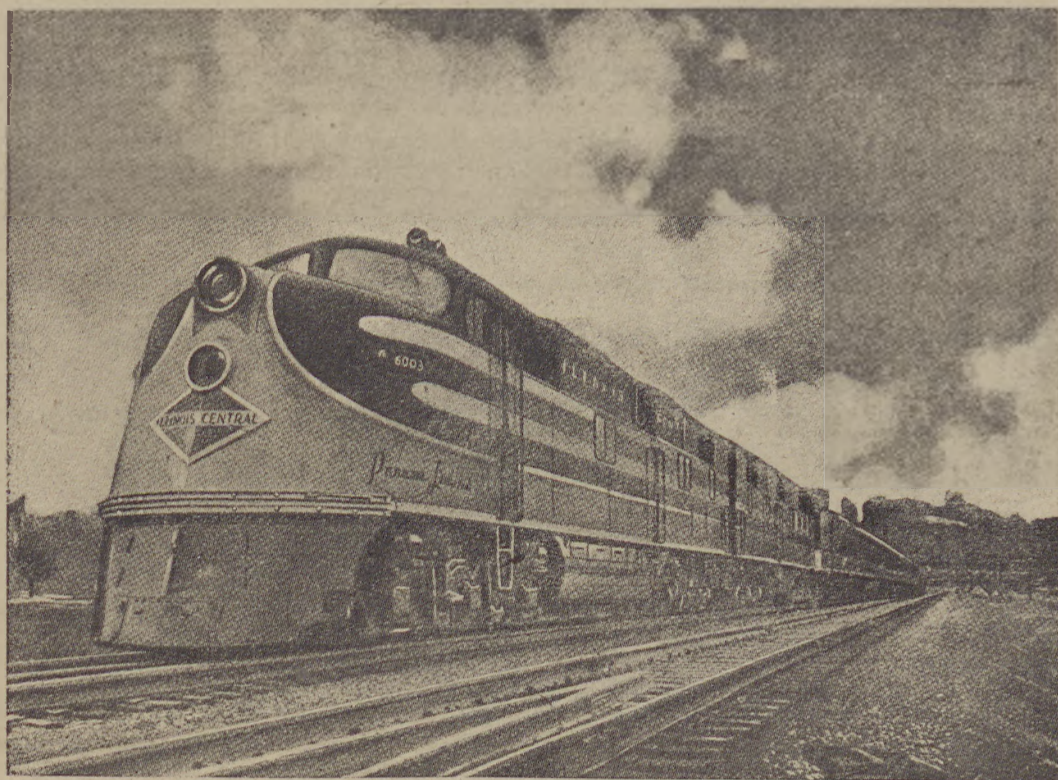
PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY

Nr 8 (14)

CENA 50 ZŁ.

MIESIĘCZNIK · POŚWIĘCONY · SPRAWOM · KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ · DROGOWEJ · WODNEJ · I · POWIETRZNEJ



Railway Age

Jeden z pociągów pasażerskich Illinois Central w U. S. A. z trakcją spalinową

SIERPIEŃ 1946 ROKU

PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ · DROGOWEJ · WODNEJ · I · POWIETRZNEJ

NR 8 (14) SIERPIEŃ 1946 R.

Redakcja w Warszawie: ul. Chałubińskiego 4, pok. 158.
Administracja w Łodzi: ul. Piotrkowska 121, m. 10. telefon 265-22. Konto P.K.O. Łódź Nr. VII — 127.

TREŚĆ Nr. 8 (14)

Bohdan Cywiński

Zagadnienia gospodarki kolejowej (ciąg dalszy)

6. Uporządkowanie przewozu podróżnych.

Ruch pasażerski jest, a przynajmniej był przed wojną mniej dochodowy i opłaty przewozowe podobno nie pokrywają kosztów własnych.

Mówię „podobno", ponieważ przy obecnym systemie zarachowania nikt nie może powiedzieć, ile wynosi koszt własny, a z drugiej strony przewóz normalny tonie w powodzi ulg przejazdowych, które ciążą na taryfie normalnej i zmuszają koleje do utrzymywania jej na wyższym poziomie, w celu utrzymania równowagi. W każdym razie, jeżeli ruch osobowy przynosi straty, to słaby ruch osobowy przynosi jeszcze większe, podczas gdy gęsty — daje lepsze wyniki finansowe.

Ruch pasażerski jest bardziej kłopotliwy od towarowego i każda jego niedokładność wywołuje szybszą i żywszą reakcję społeczeństwa, w szczególności prasy. Jest bardziej pokazową stroną przewozów kolejowych.

Jakkolwiek by było, zarząd kolejowy poświęcać musi przewozowi podróżnych bardzo dużo uwagi i czyni to zwykle. Obecnie lotnictwo i ruch samochodowy poważnie zagroziły przewozowi kolejowemu i zmusiły koleje do przedsiębrania poważnych kroków ku obronie swego stanu posiadania w tej dziedzinie, do jeszcze troskliwszego stosunku do podróżnych.

Obok kosztu biletu głównym punktem, na który zwraca uwagę podróżny, jest szybkość, z jaką podróż może być wykonana. Konkurencja kolei z lot-

nictwem jest zgóry beznadziejna, a jednak im różnica szybkości obu środków komunikacji jest mniejsza, tym słabszą jest pobudka do opuszczenia tradycyjnego wagonu na korzyść kabiny samolotu.

Konkurencja z samochodem na odległości średnie i większe jest już zupełnie możliwa, tym bardziej jeżeli przy równym, a nawet niewiele dłuższym czasie jazdy stawka taryfowa będzie korzystna.

Na dalszą odległość będą korzystali z samochodu raczej turyści niż ludzie podróżujący w interesach, nawet jeżeli koleje nie będą wykazywały dużej wygranej czasu.

Szybkość jazdy naszych kolei w porównaniu z zagranicznymi była stanowczo niska. Szybkość handlowa ponad sto km/g należała do wyjątków i była osiągana tylko w ruchu zmotoryzowanym.

Już poprzednio wskazałem, że w ruchu parowozowym wystarczy dostosowanie do szybkiej jazdy tylko kilku szlaków międzynarodowych, z tym że na początku nawet na tych kierunkach wystarczy uruchomić pociągi motorowe o większym komforcie dla podróżnych.

Przyśpieszenie ruchu parowozowego na tych szlakach wymaga licznych i kosztownych nakładów, a więc:

a) wyregulowania łuków i wbudowania łagodniejszych krzywych przejściowych;

b) wzmocnienia budowy nawierzchni, cięższych szyn i tłuczniowej podsypki;

c) zastąpienia rozjazdów nowymi, o łagodniejszych kątach skrzyżowania i łukach;

d) lepszego i kosztowniejszego utrzymania torów i urządzeń torowych;

e) ulepszenia sygnalizacji i dostosowania jej do większych szybkości jazdy;

f) lepszego zabezpieczenia skrzyżowań z drogami w poziomie szyn;

g) dostatecznej ilości parowozów, mogących rozwijać szybkość 140 — 150 km/g;

h) odpowiednich do tej szybkości wagonów;

i) lepszego utrzymania taboru, przeznaczonego do jazdy z tak wysoką szybkością.

Wymienione wyżej inwestycje musiałyby w ramach przedwojennych objąć coś około 3½ tysiąca km. długości eksploatacyjnej linii z ogólnej ilości 18 tysięcy, stanowiłyby więc nakład stosunkowo poważny, lecz postawiłyby nasze koleje na poziomie europejskim, podniosłyby ich prestige. Zgóry jednak należy powiedzieć, że akcja ta niekalkulowałaby się pod względem finansowym. Ruch międzynarodowy przez Polskę był dzięki specyficznym warunkom bardzo nikły, zaś podróżni krajowi nie byliby w stanie płacić dosyć drogo za podobny luksus. Trzeba więc poważnie zastanowić sie, w jakiej mierze i w jakim czasie powyższy program może być wykonany.

Dążąc do podwyższenia szybkości jazdy i przyjmując pod uwagę wysoki koszt tego ulepszenia, trzeba się liczyć z tym, jakie realne korzyści to posunięcie przynieść może. Nie mówię tu nawet o wpływach z dopłat za wygórowaną szybkość, lecz o wartości czasu, zaoszczędzonego przez podróżujących w pośpiesznym pociągu. Przy niskim dochodzie społecznym mieliśmy w Polsce bardzo mało ludzi, których czas był wysoko ceniony. Pozostawaliśmy pod tym względem daleko za bogatszymi społeczeństwami Zachodu i nie powinniśmy byli o tym zapominać przy planowaniu wygórowanej szybkości jazdy kolejami.

Z drugiej strony, projektując szybkie pociągi na naszych liniach, musimy zadawać sobie pytanie, jakie udogodnienia możemy przez to osiągnąć.

Jeżeli chodzi o pociągi nocne, to podróżny, wyjeżdżający z Warszawy w późnych godzinach wieczornych, może przy umiarkowanej szybkości jazdy osiągnąć wczesnym rankiem najdalej położonych ośrodków gospodarczych i administracyjnych w państwie. To samo w odwrotnym kierunku. Żadnego przyśpieszenia w ruchu tych nocnych pociągów nie trzeba.

Natomiast, osoby, wyjeżdżające wczesnym rankiem z Krakowa, Katowic, Wrocławia, Szczecina, Poznania lub Gdyni, a mające przed sobą 300—500 km. drogi, z trudnością mogą stanąć w stolicy przed południem, aby po załatwieniu swych interesów, mogły przed nocą wrócić do domu.

Wyjazd o szóstej rano i szybkość handlowa 100 km na godzinę pozwalałyby przyjechać pomiędzy dziewiątą a jedenastą. Powrót na godzinę 10—12 wieczorem nie przedstawiałby trudności.

Z tego punktu widzenia dzienne pociągi, czy to parowe, czy motorowe z szybkością handlową około 100 km/g byłyby do pewnego stopnia uzasadnione.

Ponieważ jednak dla krajowych podróżnych, nieprzekraczających granicy państwa i nieodbywających kilkudniowej podróży, pociąg motorowy zupełnie wystarcza, ponieważ szybki ruch motorowy wymaga bez porównania mniejszego nakładu środków, zaleca się raczej — z punktu widzenia ruchu krajowego — zorganizowanie szybkobieżnych pociągów motorowych, zapewniających pewne minimum komfortu potrzebne podczas 3 — 5 godzin jazdy, a więc wygodne siedzenie, dobrą wentylację i możność posilenia się w drodze.

W ten sposób potrzeby wewnętrznych, krajowych podróżnych, nie wymagają bynajmniej szybkiego ruchu parowozowego, co należy przyjąć również pod uwagę przy rostrzyganiu postawionej na początku kwestii i przy określeniu miejsca tych inwestycyj w hierarchii potrzeb kolejowych.

Osobiście jestem zdania, że projektowanie, wybudowanie i wystawienie w Paryżu w roku 1937 parowozu z maksymalną szybkością biegu 140 km/g było — z punktu widzenia potrzeb krajowego kolejnictwa — pozbawione głębszego uzasadnienia. Parowóz ten nie miał narazie linii, na których mógłby wykorzystać swoją konstrukcyjną szybkość, nie miał zadań, które by mógł wykonywać.

Ponieważ jednak podróżny idzie czasem nie za głosem rozsądnej kalkulacji i ceni sobie każdą zaoszczędzoną minutę, należy go zaspokoić pociągami zmotoryzowanymi, w trakcji zaś parowej uczynić wszystko, aby bieg pociągu w miarę możności przyśpieszyć.

Droga do tego prowadzi nie tylko przez podwyższanie największych dopuszczalnych szybkości jazdy. Są inne sposoby, czasem mniej kosztowne.

Najtańszym, a więc najbardziej pożądanym jest skrócenie postojów i zmniejszenie ich ilości. Pierwsze nie napotyka żadnych zastrzeżeń i powinno być propagowane i stosowane przy każdej sposobności, drugie — utrudnia wsiadanie, wysiadanie i przesia-

danie podróżnych w mniejszych ośrodkach i na mniejszych węzłach. Projektując więc trasę nowego pociągu, lub zmianę istniejącej, należy na podstawie danych o przewozach rozważyć, jakie będzie zaludnienie pociągu i jakie zmiany w zaludnieniu są przewidywane na punktach, w których postoje podlegają wątpliwości. Trzeba zastanowić się, czy podróżni z tych punktów, lub do nich dążący, nie mogą być łatwo — dajmy na to przy pomocy miejscowego wagonu motorowego — dowożeni do punktu niewątpliwego, pozostawianego w rozkładzie, postoju kuriera.

Przy tej samej maksymalnej szybkości można także podwyższyć szybkość handlową, zmniejszając skład pociągu w stosunku do siły pociągowej parowozu. Wówczas nietylko wysoka szybkość może być utrzymana na dłuższej części trasy, lecz wzrastają szybkości na wzniesieniach i odcinkach poziomych oraz skraca się strata czasu na rozpęd pociągu po postojach i lokalnych zwolnieniach biegu.

Zmniejszenie składu jest równoznaczne ze zmniejszeniem ilości miejsc w pociągu, ale nie należy tego uważać z góry za wadę rozwiązania. Zaludnienie pociągu waha się znacznie i w dniach, kiedy jest do przewidzenia przeludnienie, należy go dublować pociągiem dodatkowym idącym zaraz za, a jeszcze lepiej przed pociągiem zasadniczym. Strata na parowozokilometrach w dniach przeludnienia pokryje się częściowo zmniejszeniem przebiegu wagonoosiokilometrów w dniach normalnych. Należy przy tym mieć na względzie, że w tego typu kurierach, jako pociągach dziennych, niepotrzebne są przedziały I klasy i może być dopuszczone wysokie wykorzystanie miejsc.

Zmniejszenie postojów na węzłach może być osiągnięte przez ograniczenie ilości wagonów bezpośrednich, które były u nas nadmiernie rozpowszechnione. Mogą one i powinny być utrzymane w pociągach nocnych, gdzie strata czasu ma znaczenie drugorzędne, niepotrzebne są w pociągach dziennych. Zniesienie ich, oprócz oszczędności czasu, da zmniejszenie brutta w stosunku do zaludnienia pociągu, oraz oszczędność na pracy parowozów przetokowych.

Obok przyśpieszenia biegu pociągów, analogiczne znaczenie — z punktu widzenia klienta — ma powiększenie ilości pociągów — częstszy ich bieg — który pozwala podróżnym lepiej dysponować swoim czasem i lepiej go wyzyskać. Częstotliwość pociągów jest funkcją nasilenia przewozów pasażerskich — uruchamianie pociągów o małym składzie i zaludnieniu może być zbyt kosztowne, aby je można było zalecać. Jednak zbyt rzadki obieg pociągów może odrzucić na autobusy dużo podróżnych, z czym się należy liczyć przy kalkulacji. Wagony motorowe nadają się znakomicie do powiększenia częstotliwości pociągów.

Powyżej omówiłem zasady połączeń stolicy z głównymi ośrodkami prowincjonalnymi. Każdy z nich: Kraków, Katowice, Poznań, Wrocław, a do tego Łódź, Gdańsk, Bydgoszcz, a nawet i inne mniejsze węzły, leżące na trasach promieniujących z Warszawy, muszą otrzymać korzystne połączenia pociągów warszawskich z pociągami na rozchodzących się z tych węzłów promieniach wtórnych.

Na wieczorne i poranne pociągi, odchodzące do Warszawy, należy dowieść podróżnych z głębszej prowincji; przyjeżdżających — odwieźć do domów. Do tego, obok normalnych pociągów osobowych, nadają się przede wszystkim wagony motorowe, stacjonowane we wspomnianych powyżej ośrodkach i kursujące we wszystkich wtórnych kierunkach. W ciągu 1—2 godzin mogą one dotrzeć do najniekorzystniej położonych miejscowości, z wyjątkiem być może Zakopanego, Krynicy itp. miejscowości.

Oczywiście muszą to być wagony motorowe o nieco wyższym typie od pudełek kursujących przed wojną na Kresach. Muszą mieć większą szybkość i dawać trochę większy komfort.

Powiększenie komfortu wagonów zwykłych i motorowych powinno polegać na następujących ulepszeniach:

a) należy dawać w wagonach, obiegających na dłuższych przestrzeniach, wygodniejsze siedzenia, wyściełając je lekko (w III klasie);

b) należy dbać o utrzymanie przyjemnej temperatury i o dobrą wentylację, zwłaszcza w szybkich pociągach, gdzie otwieranie okien może być przykre ze względu na przeciągi i kurz;

c) należy zwalczać kurz przez zastosowanie tłuczniowej podsypki, która ma poza tym inne istotne cechy dodatnie;

d) lepsze uresorowanie, zwalczanie hałasu również bardzo uprzyjemniają jazdę;

e) oświetlenie powinno pozwalać na czytanie książek i czasopism;

f) czystość w przedziałach osobowych i pomieszczeniach hygienicznych musi być wzorowa; jest to w naszych warunkach bardzo trudne: z jednej strony zasypujący wszystko kurz z podsypki, z drugiej niezbyt kulturalne zachowywanie się podróżnych stoją temu na przeszkodzie. Staranny dozór i usuwanie wszelkich usterek mają bardzo istotne znaczenie. O wiele łatwiej jest zabrudzać dalej pomieszczenie już zbrukane, niż być w nim pierwszym brudasem. Chroniczny brak wody w ustępach i umywalniach, zwłaszcza w zimie, był wielkim niedomaganiem nawet w wyższych klasach wagonów i w lepszych pociągach. Oczyszczanie wagonów nie stało na wysokości zadania;

g) przy konstruowaniu należy zwracać szczególną uwagę na to, jak podróżny będzie się czuł w wagonie: Takie lub inne urządzenie siatki, wieszaka poręczy, stolika itd — ma bardzo duży wpływ na wygodę wagonu. Przy tym wszystkim należy starać się dobrze wyzyskać miejsce aby ciężar wagonu na jedno miejsce nie przekraczał racjonalnej normy. Podróżny lubi mieć trochę wolnej przestrzeni dokoła siebie, należy więc dawać mu wagony lekkie i pojemne. Nie należy wyrzekać się wagonów z bocznymi wejściami, które w ruchu bliskim mają dużo zalet w porównaniu z korytarzowymi. W pociągach nocnych należy trzymać się nadal wagonów z podnoszonymi oparciami;

h) należy ulepszyć obsługę pociągów pasażerskich. Podróżny musi być dobrze informowany, grzecznie traktowany i — w miarę możności — strzeżony od natrętów, a co gorsza — złodziei wagonowych. Nieproszeni handlarze, śpiewacy, muzykanci i żebracy nie powinni mieć dostępu do wagonów. Wiele się robiło, aby dobrać kulturalny i grzeczny personel konduktorski, ale jakże dalecy byliśmy od ideału, szczególnie w niższych klasach i „demokratycznych“

pociągach osobowych. Coprawda, mieliśmy wyjątkowo niekulturalnych podróżnych, których również nie zdążyliśmy wychować;

i) restauracje, bufety, zakłady fryzjerskie, księgarnie, sklepy peronowe oraz wysyłani przez nie sprzedawcy w wagonach i na peronach — wszystko to nie powinno stanowić środków otrzymania zysków przez koleje, albo najemców, tych zakładów, lecz musi być skierowane ku temu, aby potrzeby podróżnych były zaspakajane dobrze i tanio. Podróżny się nudzi w drodze i kupuje chętnie rzeczy niezbyt potrzebne, ale nie wolno go przy tym obdzierać, co było na każdym kroku praktykowane. Wspomniane przedsiębiorstwa mają na terenie kolejowym faktyczny monopol, który starają się wyzyskać. Trzeba bardzo energicznej kontroli, aby je utrzymać w ryzach. Brak tej kontroli, co do cen i co do jakości dostarczanych artykułów, był na naszych kolejach rażący;

j) należy wprowadzić wagony z miejscami numerowanymi, ewentualnie sypialnymi, oraz przedsprzedaż miejsc w tych wagonach, pobierając za to umiarkowaną opłatę;

k) w okresach wzmożonego ruchu świątecznego, urlopowego, wakacyjnego, należy w miarę możności i potrzeby zwiększać ilość i skład pociągów, aby zapobiec ich zatłoczeniu. Ażeby odciążyć trochę dni krytyczne, byłoby wskazane przyznanie kolejom prawa wprowadzania w ustalone z góry dni, odznaczające się przeludnieniem pociągów pasażerskich — dopłat do biletów o pewnej umiarkowanej wysokości. Środek ten, zastosowany również i do biletów bezpłatnych, przesunąłby nieco nieterminowe przejazdy i ułatwił zwalczanie trudności powstających chronicznie.

Zagadnienie klas wagonów dotyczy, z jednej strony, komfortu, z drugiej — kosztów podróży kolejami. Znanym jest fakt wysokiej deficytowości obu wyższych klas, zwłaszcza u nas, gdzie pierwszą klasą jeździli podróżni bezpłatni, niemal wyłącznie, drugą zaś — w bardzo znacznej części. Z punktu widzenia komfortu należałoby zachować wagony lub przedziały pierwszej klasy w pociągach międzynarodowych lub też w nocnych pośpiesznych wewnętrznych, ale pobierać znacznie wyższą opłatę za bilety w tej klasie.

W ruchu podmiejskim i na bliskich odległościach należy stopniowo znosić również drugą klasę.

Jeżeli jednocześnie nie dopuszczać do przeludnienia pociągów, wówczas zagadnienie zarówno kosztów, jak komfortu mogłoby być na tej płaszczyźnie rozwiązane.

Przechodząc do nastepnej kategorii potrzeb ruchu pasażerskiego, a mianowicie możliwie tanich biletów, zapewniających jednocześnie opłacalność tej gałęzi ruchu, należy szukać największej trudności właśnie w niesłychanej ilości ulg przejazdowych, udzielanych bezkrytycznie, których koszty musiał pokrywać zwykły podróżny.

Trudno wyliczyć wszystkie kategorie osób, korzystające z ulg, ale wspomnę tu główne: a) pracownicy kolejowi w stanie czynym lub spoczynku i ich rodziny; b) pracownicy państwowi; c) wojskowi zawodowi i ich rodziny; d) zasłużeni — nosiciele orderów; e) uczniowie szkół wszelkiego rodzaju, częstokroć nawet fikcyjnych; f) sportowcy i turyści z powołania lub też z interesu; g) przedstawiciele prasy, h) mieszkańcy osiedli podmiejskich itd., itd.

Tylko ten, kto jechał z potrzeby, w interesie handlowym lub przemysłowym płacił pełną wartość biletu. Nie pamiętam, jak nieznaczna była ilość tych poszkodowanych, na których barkach, czy kiesach spoczywał ciężar wożenia wszystkich uprzywilejowanych, ale w każdym razie było ich bardzo, bardzo mało; coś od 15 do 20 proc.

Gdyby w drodze sumiennej rewizji zmniejszyćby się dało tylko o połowę przejazdy ulgowe i bezpłatne, wówczas nasz tabor pasażerski byłby poważnie odciążony, zaś koszt normalnych biletów mógłby ulec bardzo pokaźnej zniżce.

Jednocześnie uzyskaliśmy większą przejrzystość finansów kolejowych, a od udziału w ulgach wyeliminowalibyśmy sporo spryciarzy różnego gatunku.

Środek ten byłby może niepopularny, ale z punktu widzenia gospodarki kolejowej i ogólno-państwowej wskazany.

Sfery, które są zainteresowane w utrzymaniu pewnych ulg, mogłyby zresztą i nadal stosować je dowoli, ale z własnych funduszów nie z kolejowych, zwracając swym poszkodowanym pupilom część kosztu zakupionego biletu, lub odkupując od nich za pewną niewysoką opłatą realną wartość anulowanego przywileju.

Dalszym krokiem do obniżenia kosztu przewozu podróżnych, a tym samym i taryfy osobowej, byłoby oszczędniejsze zużywanie pociągokilometrów, a zwłaszcza wagonoosiokilometrów.

Nie wszystkie pociągi naszego rozkładu jazdy były konieczne potrzebne, o czym wiarogodnie świadczyło słabe zaludnienie tych pociągów, a tym bardziej niezawsze ilość wagonów w pociągu odpowiadała ilości podróżnych. Rejestracja zaludnienia, notabene prowadzona zbyt często i kosztownie, powinna była być skrupulatniej badana, a z badań tych należało śmielej wyciągać i realizować wnioski.

Niestety, wpływy osób możnych wystarczały często do utrzymania niepotrzebnego pociągu, zaś do bacznej uwagi nad potrzebą wygórowanego — wymierzonego według szczytowych przewozów — składu brakowało czasu i dobrych chęci.

Zamiast ciężkich i kosztownych pociągów parowych możnaby było często użyć lżejszych i tańszych wagonów motorowych, ale pod tym względem byliśmy o kilkanaście lat spóźnieni, a nie mieliśmy odwagi i funduszów, aby stracony czas odzyskać.

Zmniejszenie zapotrzebowania wagonów osobowych, a tym samym i kosztów przewozu podróżnych, można było osiągać przez ulepszenie obrotu składów osobowych, a więc przez przyśpieszenie ich oczyszczania, rewidowania, naprawiania i puszczania ponownie w dalszą drogę.

Główne węzły ruchu osobowego: Warszawa, Poznań itd. powinny były zorganizować wahadłowy ruch pociągów osobowych: pociąg nadchodzący z Grodna lub Brześcia do Warszawy mógłby może biec dalej do Krakowa lub Katowic, nadchodzący z Poznania lub Gdańska — kierować się na Kraków lub Przemyśl. Można by w ten sposób zaoszczędzić nie tylko wagonów, ale i pracy przetokowej.

Nie tylko węzeł Warszawski, ale i niektóre inne dojrzały już w zupełności do elektryfikacji i powinny były być zreorganizowane. Niestety brakowało do tego środków materialnych, brakowało nawet fachowców, którzyby potrafili szybko zaprojektować to

wielkie zadanie. Ograniczyliśmy się na razie tylko do trzech spośród siedmiu promieniujących z Warszawy linii. Opóźnienie to trzeba również powetować.

Węzeł Warszawski nie może przepuszczać regularnie i bez przeszkód ruchu pasażerskiego, dokąd nie zostanie przebudowana na 4 tory linia średnicowa.

Francuzi przeprowadzili ostatnio bardzo drastyczną reformę, zawieszając ruch osobowy na krótkich liniach drugorzędnych i oddając przewóz osób samochodom. Podobno osiągnięto w ten sposób duże oszczędności. Kto wie, jakby przedstawiały się możliwości podobnego skoordynowania pracy kolei i dróg kołowych w okolicach Katowic, Poznania, Torunia, Bydgoszczy, a może i Krakowa.

Z drugiej strony, utrzymując ruch samochodów P.K.P. na długich liniach, biegnących prawie równolegle do kolei i zmniejszając w ten sposób własne kolejowe przewozy, nie zrobiliśmy nic prawie, aby zorganizować dowóz podróżnych do kolei — nie mieliśmy takich linii, nie mieliśmy łamanej komunikacji i łamanej taryfy kolejowo-samochodowej.

Obok przerostów i nadużyć przy korzystaniu z bezpłatnych i ulgowych przejazdów, szerzyły się u nas przejazdy bezbiletowe, które trudno było dosyć energicznie zwalczać. Jednym z najskuteczniejszych środków jest premiowanie wykrycia takich przejazdów.

Personel kontrolny i konduktorzy napotykają czasem opór ze strony jadących bez biletów i wrogi stosunek ogółu podróżnych, którzy utrudniają ich zadanie. Wzmocnienie egzekutywy władz kolejowych względem niekarnych jednostek jest niezbędne. Stwierdzenie nieściągalności opłaty, tożsamości osoby bezbiletowego podróżnego sporządzenie protokółu, a następnie bezowocne ściąganie sądowe nie wystarczają zupełnie. Defraudanta należy zatrzymać, odprowadzić do władz administracji ogólnej i osadzić w krótkotrwałym areszcie. Odpowiednie uprawnienia muszą być oczywiście nadane w drodze ustawodawczej.

7. Zagadnienia personalne w służbie przewozowej.

Zagadnieniom personalnym poświęcam oddzielny rozdział. W tym miejscu chcę podkreślić specjalnie przewozowe bolączki personalne.

Wspomniałem powyżej, że służba zatrudnia znacznie więcej pracowników, niż inne służby, skąd — obok dobrego wykorzystania taboru i urządzeń kolejowych — prawidłowa gospodarka personalna jest podstawowym zadaniem służby.

Nie poruszę jej tutaj wyczerpująco, ale kilku głównych momentów nie mogę pominąć.

Pozostałe służby otrzymują narybek swego personelu z odpowiednich szkół zawodowych: wyższych, licealnych, gimnazjalnych, i rzemieślniczych. Tylko służba przewozowa musi się zadawalniać absolwentami szkół ogólno-kształcących, co gorsza zaś korzysta w znacznej mierze z młodzieży, która rozpoczętych studiów do końca — dla różnych przyczyn — doprowadzić nie była w stanie i przez to samo czuje się do pewnego stopnia zdeklasowaną.

Na najodpowiedzialniejszych stanowiskach zawiadowców stacyj widzimy w najlepszym razie absolwentów liceów, czasem zaś ludzi, którzy mają za sobą kilka klas gimnazjalnych. To samo można powiedzieć o kontrolerach ruchu i handlowych, a w znacznym stopniu i o kierownikach działów tej ważnej służby.

Śród pomocników zawiadowców stacyj przeważają osoby z gimnazjalnym wykształceniem, a w znacznym stopniu z ukończoną szkołą powszechną lub też równoważnymi kilku klasami gimnazjum.

Licealiści dążą do wyższych uczelni i tylko jednostki, nieposiadające danych do wyższych studiów — w najlepszym razie środków materialnych, w gorszym zaś przypadku zdolności lub pilności — utykają w drodze, a śród nich rekrutujemy obsadę najważniejszych stanowisk służby przewozowej. Nie jest to właściwy sposób dobierania personelu.

W dodatku, trudno przyznać, by liceum ogólno kształcące dawało dużo wiedzy potrzebnej młodemu ruchowcowi lub handlowcowi. Oprócz pewnego rozwoju ogólnego, często wątpliwej jakości i wartości, nie otrzymuje on ze szkoły literalnie nic potrzebnego w jego przyszłym zawodzie.

Tymczasem średni pracownik służby przewozowej ma przed sobą zadanie odpowiedzialne i trudne. Zajmuje on stanowisko wybitne i reprezentacyjne, jest powołany do organizowania ruchu skomplikowanych jednostek przewozowych na takich samych urządzeniach drogowych, a jednak ani o ruchu, ani o taborze, ani o stałych urządzeniach kolejowych nie ma on ze szkoły najmniejszego pojęcia. Z drugiej strony, nie jest on w żadnym stopniu obznajomiony ze strukturą gospodarki narodowej, ze środkami produkcji, z potrzebami konsumcji, z geografią ekonomiczną, z prawodawstwem, a tymbardziej z taryfoznawstwem. Wszystkich tych materii musi kandydat do służby przewozowej nauczyć się od nowa, od początku. Częściowo i bardzo niedostatecznie uczy się na praktykowanych obecnie kursach kolejowych, częściowo później, w ciężkiej i twardej, a nie zawsze wszechstronnej szkole życia i służby.

Przy okrągło 2.500 stacyj zapotrzebowanie roczne zawiadowców i średniego personelu przewozowego dyrekcyj okręgowych przekracza napewno 250 osób.

Uważam, że postąpilibyśmy racjonalnie i otrzymalibyśmy lepszy i lepiej wykształcony personel tej kategorii, gdybyśmy zorganizowali kilka szkół zawodowych typu licealnego, poświęconych przygotowaniu przyszłych pracowników służby przewozowej.

Kandydaci do szkół musieliby mieć małą maturę i pozostawaliby w szkole trzy lata, z których ostatni rok byłby ekwiwalentem obecnych kursów przygotowawczych.

Program szkół powinienby — obok nauk ogólno kształcących — szczególnie uwzględniać następujące przedmioty: języki obce, krajoznawstwo, geografię gospodarczą, naukę o handlu, towaroznawstwo, taryfoznawstwo, rachunkowość, prawoznawstwo, organizację przewozów kolejowych, encyklopedję administracji, budowy dróg i taboru kolejowego itp.

Nauczanie musiałoby być prowadzone w ścisłym zastosowaniu do przyszłych praktycznych potrzeb służbowych, pozostawać pod kontrolą władz kolejowych i łączyć się z okresami praktycznej pracy na kolejach.

Egzamin ostateczny dawałby absolwentowi uprawnienie do objęcia wyjściowych stanowisk w służbie przewozowej.

Wprowadzając ten system przygotowania średniego personelu przewozowego, uzyskalibyśmy następujące korzyści:

a) kandydaci do służby kierowaliby się do niej świadomie i z zamiarem powziętym zawczasu, a nie skutkiem zwichniętych wyższych aspiracyj życiowych;

b) kandydaci byliby lepiej, gruntowniej i wszechstronniej przygotowani do swoich przyszłych obowiązków służbowych;

c) władze kolejowe miałyby większy wpływ na dobór kandydatów i na przebieg ich przygotowania w ciągu trzech lat, a nie jak obecnie — tylko jednego roku kształcenia.

Grupa pracowników służby przewozowej z gimnazjalnym wykształceniem liczyć powinna prawdopodobnie 4—6 razy więcej, niż w poprzedniej kategorii, zaś cierpi na te same co i ona bolączki. Stąd wypływa wniosek, że tymbardziej aktualne i korzystne byłoby zorganizowanie gimnazjów zawodowych, opartych na analogicznych co licea przewozowe zasadach dostosowanych do potrzeb służby przewozowej.

Wreszcie, jeżeli dotkniemy sprawy rekrutowania personelu kierowniczego służby przewozowej, to również napotkamy poważne niedomagania.

Szczerze, czy nieszczerze dotychczasowe kierownictwo personalne odmawiało służbie ruchu cech służby technicznej i konsekwentnie nie angażowało do tej służby inżynierów, których zresztą wogóle brakowało w kolejnictwie.

Nie ulega wątpliwości, że służba przewozowa nie jest służbą w tak znacznym stopniu techniczną, jak mechaniczna lub drogowa, że wchodzi do niej w znacznym stopniu pierwiastek handlowy.

A jednak, wyższe kierownictwo przewozowe ma tak wiele zagadnień technicznych do rozwiązywania, że nie ma żadnej innej uczelni, którąby dawała przewozowcowi tyle pożytecznych wiadomości, ile dać może uczelnia techniczna, zwłaszcza jeżeli ją nastawić bardziej w kierunku zaspakajania potrzeb kolejnictwa.

Oczywiście, są w służbie przewozowej dziedziny, jak taryfowa, obok niej — geografii gospodarczej i inne, które nie są w żadnej mierze objęte programem wydziałów inżynierii lądowej, a tymbardziej mechanicznego.

Te luki w przygotowaniu młodych inżynierów mogą być uzupełnione na rocznym kursie przygotowawczym, który mimo wszystko jest w tym razie niezbędny, aby kandydat mógł przejść bez trudności pierwsze szczeble w wykonawczej służbie przewozowej.

Gałęź handlowa służby przewozowej powinna się kompletować spośród absolwentów wyższych uczelni handlowych, z sekcji transportowej, której zorganizowanie jest tak samo niezbędne, jak utworzenie na wydziale kolejowym politechniki — podgrupy przewozowej.

Młody, dyplomowany handlowiec powinien być kształcony na rocznym kursie przygotowawczym i otrzymać dodatkowe wiadomości z dziedziny organizacji ruchu i encyklopedii budowy kolei i taboru kolejowego, ażeby po tym przygotowaniu mógł być równowartym pracownikiem służby przewozowej z dokształconym pod względem ruchowo-handlowym inżynierem.

Zawsze jednak trzeba się liczyć z pewną różnobarwnością przewozowców pochodzących z tych dwóch źródeł. Inżynier będzie w przyszłości ruchowcem z pewnym przygotowaniem handlowym, absolwent akademii handlowej — handlowcem, obznajomionym z techniką kolejową.

Jeżeli się ma brać poważnie zastrzeżenia przeciw potrzebie technicznego kolejowego wykształcenia w służbie ruchu, jeżeli nie wystarczą przykłady kolei rosyjskich, niemieckich, francuskich i innych, powierzających inżynierom kierownicze stanowiska w służbie ruchu lub przewozowej, wówczas pozwalam sobie przytoczyć następne dziedziny, które wymagają od przewozowca — a specjalnie od ruchowca — dobrej znajomości techniki i technicznego wykształcenia.

Będzie to, przede wszystkim, projektowanie stacyj i urządzeń zabezpieczających, do którego służba przewozowa musi dawać zadania, opracowywane następnie przez służbę drogową; będzie dalej zagadnienie przelotności i zdolności przewozowej kolei, wraz z konstruowaniem rozkładów jazdy, określeniem ekonomicznych składów pociągów oraz szybkości jazdy; będzie krytyczna ocena zamierzeń służby drogowej lub pociągowej, mających na celu zaspokojenie potrzeb służby przewozowej; będzie organizacja pracy przetokowej, która, nie będąc zagadnieniem ściśle technicznym, znajduje w dziedzinie matematyki oparcie swojej kalkulacji; będzie szereg ważnych zagadnień z dziedziny przygotowania kolei do wojny i wykonania zadań, które stawia realna wojna; będą zagadnienia dotyczące łączności itd.

Są to wszystko potrzeby tak realne, tak oczywiste, że tylko celowemu uporowi przedwojennych czynników personalnych, należy przypisać dążenie do zdeklasowania służby ruchu i oddania jej w ręce technicznych laików.

Wreszcie należy się liczyć z tym, że służba przewozowa jak żadna inna, przygotowuje przyszłych kandydatów na stanowiska koordynatorów i kierowników pracy wszystkich gałęzi kolejnictwa, w szczególności na stanowiska dyrektorów kolei. Chcąc, aby koordynacja i kierownictwo były oparte na zrozumieniu potrzeb i możliwości głównych służb kolejowych, aby dyrektor nie był oddany na łaskę i niełaskę podległych naczelników, należy dążyć do tego, aby był on przynajmniej z wykształcenia technikiem. Nie przeczę, że wybitnie uzdolnione jednostki z wykształceniem ekonomicznym lub ogólnym, które przez dłuższy czas służby dążyły do uzupełnienia swojej wiedzy w kierunku techniki kolejowej, potrafią sobie dawać radę na tych wysokich i odpowiedzialnych stanowiskach, lecz twierdzą kategorycznie, że dużo łatwiej uczynić to potrafią ludzie wykształceni w dyscyplinach technicznych.

To też uważam, że personel kierowniczy służby przewozowej powinien być rekrutowany spośród dyplomowanych techników i handlowców w stosunku mniej więcej 3 do 1, lub 4 do 1.

Przejściowo, przy wielkim braku inżynierów w kolejnictwie, a w służbach przewozowej i pociągowej

w szczególności, można trudnościom zaradzić, biorąc do służby przewozowej młodych inżynierów, którzy przebyli kilka lat w liniowej służbie drogowej (lepiejby było w pociągowej) i przez to praktycznie poznali istotę pracy kolei. Tacy kandydaci mogą być w bardzo krótkim czasie 1 — 2 lat kompletnie przygotowani do objęcia średnich stanowisk w służbie przewozowej, a następnie i wyższych: zastępców naczelników służb i naczelników służb.

Zaznaczyć należy, że podkreślone powyżej niedomagania służby przewozowej powstały w znacznej mierze na tle mocno ograniczonego dopływu pracowników z akademickim wykształceniem do służby ruchu. Służba, oprócz kilkunastu bardzo doświadczonych i naprawdę pierwszorzędnych inżynierów na czele, posiadała nieliczną grupę wykształconych pracowników średnich (naczelników oddziałów, kierowników działów), których dobór pozostawiał wiele do życzenia, ponieważ nie było z czego wybierać. Za nimi nie było już nikogo.

Jednocześnie personel kierowniczy służby ruchu był ponad wszelką miarę zaabsorbowany zadaniami przygotowania kolei do wojny i nie miał zupełnie czasu do wykonywania innych swoich zadań. Starsi pracownicy służby ruchu byli na całe miesiące odrywani od swego warsztatu pracy i zatrudniani to w w Sztabie, to przy manewrach, to przy grach wojennych. Przechodzili oni tam pewne wyszkolenie wojenne, wykonywali prace przygotowawcze, ćwiczebne, organizacyjne. Nie ulega wątpliwości, że wszystkie te prace były potrzebne, poprostu niezbędne. Ale wówczas rzeczą naczelnego kierownictwa było potroszczyć się o to, aby i normalna, handlowa, pokojowa praca kolei nie szwankowała. W porozumieniu z władzami wojskowymi należało stworzyć plan prac wojskowo-kolejowych oraz podział pracy pomi dzy wojskowością i kolejami. Potrzebny personel należało bez zwłoki przydzielić do wykonywania prac wojskowych. Ale etaty należało tak powiększyć, żeby niezbędne stanowiska były obsadzone i pokojowa eksploatacja była stuprocentowo obsłużona. Tego niestety nie było.

Zatrudniając dziesiątki tysięcy pracowników na tysiącach swoich placówek, służba przewozowa więcej niż inne, była zainteresowana, ażeby ilość pracowników odpowiadała każdorazowo wykonywanej pracy, ażeby personel był dokładnie unormowany.

Było to zadanie tym trudniejsze, że praca personelu przewozowego nietylko podlega wahaniom długookresowym, a więc rocznym, miesięcznym, tygodniowym, ale odbywa się niejednostajnie, w trybie ciągłego pulsowania.

Przejście pociągu przez stację wywołuje nagłe ożywienie pracy: stacje porozumiewają się ze sobą, przygotowują jezdnie, otwierają kasy, aby następnie, aż do następnego pociągu wpaść w okres ciszy i spokoju. Takie zmiany zachodzą po kilka lub kilkanaście razy na dobę i utrudniają równowagę pomiędzy pracą, a obsadą stacji.

Normy czasu pracy, obliczone na nieprzerwane wykonywanie czynności przy warsztacie, na budowie, lub przy biurku, ustanawiające maksymalne czasy pozostawania w służbie, która tam jest równoznaczna z pracą, nie mogą być w służbie przewozowej zastosowane bezpośrednio.

Przerwy, kiedy pracownik pozostaje nieczynnym na swoim posterunku — w oczekiwaniu na potrzebę wykonywania napływających jedna po drugiej, w rozmaitych odstępach, fal pracy — nie mogą być uważane za równowarte pracy. Służba przestaje tu być równowartą pracy; czas służby nie pokrywa się z czasem pracy.

Normy czasu pozostawania w służbie, oparte na uchwale Rady Ministrów i wspólnym rozporządzeniu Ministrów Komunikacji i Opieki Społecznej przyjmowały pod uwagę tę rozbieżność i rozróżniały czas wykonywania czynności, które obciążały stuprocentowo sprawność pracownika oraz, z drugiej strony, czas pozostawania w pogotowiu, które pochłaniało — jak przepis przyjmował — $1/3$ część jego sprawności umysłowej i fizycznej.

Na tym rozróżnieniu pracy i pogotowia opierały się przepisy, określające czas wykonywania służby. W zależności od stosunku pomiędzy pracą i pogotowiem czas wykonywania służby mógł wynosić 8 — 12 — 16, a nawet więcej godzin na dobę.

Przepisy te były niewyczerpujące, nieścisłe, zbyt ogólnikowe i częściowo przestarzałe. Szereg poprawek do przepisów, opracowanych w l. 1922 — 23, aż po rok wojny nie został wprowadzony w życie. Opracowanie departamentu handlowo-taryfowego i komisji usprawnienia kolejnictwa, mające na celu uregulowanie sprawy, zostały beznadziejnie zahamowane.

Dzięki stosowaniu złych norm, wyznaczanie etatów i ocena pracy personelu opierały się na gruncie niepewnym i były wysoce niedokładne.

W związku z powyższym, należy stwierdzić, że sama zasada odmiennego traktowania czasu wykonywania czynności oraz czasu pogotowia jest — w stosunku do szeregu stanowisk w służbie przewozowej — zupełnie słuszna.

Przypadkowy i dosyć wątpliwy współczynnik $1/3$, określający stosunek wysiłku pogotowia do wysiłku pełnowartościowej pracy, może być narazie utrzymany, jako podstawa normowania czasu służby, zanim szczegółowe badania naukowe nie określą innego stosunku, lub innych stosunków dla różnych stanowisk w służbie kolejowej.

Istniejące spółczynniki pracy, oparte na rzekomych badaniach stosunku czasowego wykonywania czynności do pogotowia, jako nieścisłe i przestarzałe, należy zastąpić bardziej dokładnymi normami, opartymi na pomiarach czasu (na chronometrażu). Normy te mają wyznaczyć czas potrzebny przeciętnie na wykonanie elementarnych czynności, składających si na pełnienie służby.

Przyjmując następnie pod uwagę czas pogotowia, należy obliczać obciążenie pracą różnych posterunków i normować ich obsadę.

Do czasu przeprowadzenia podobnych badań, należy wykorzystać w służbie przewozowej wspomniane powyżej opracowania, stanowiące — w stosunku do stanu dotychczasowego — niewątpliwy krok naprzód.

Podstawą normowania personelu powinna być uporządkowana i kontrolowana rejestracja elementarnych czynności, uznanych za miarodajne przy obliczaniu pracy.

Normowanie personelu przewozowego według powyższych zasad powinno być rozpowszechnione na

wszystkie stanowiska, które dotychczas normowano dowolnie, „na oczko", nawet gdyby początkowo mierniki pracy były niezupełnie ścisłe.

W ramach bezpieczeństwa ruchu i dokładnego wykonywania czynności, należy ustalić w pewnych dziedzinach służby przewozowej najpierw częściowy akord (premiowanie zwiększonej wydajności pracy), następnie zaś dążyć do powiększenia udziału pracownika w oszczędności, zbliżając się do pełnego akordu.

Większe wahania w obciążeniu pracą placówek przewozowych zmuszają do ciągłego, bacznego czuwania nad stosunkiem obsady do wykonywanej pracy. Za podstawę normowania personelu powinno być przyjęte minimalne miesięczne obciążenie pracą placówki. W razie zwiększenia się pracy, należy przede wszystkim dążyć do jej wykonania siłami posiadanego personelu, stosując wspomniane poprzednio premiowanie, następnie zaś do uzupełnienia personelu przez dobieranie pracowników czasowych, zajmowanie przez nich stanowisk wyjściowych (najniższych) i przesuwanie dotychczasowej, stałej obsady stopniowo na coraz to trudniejsze i odpowiedzialniejsze stanowiska. Przy odwrotnej tendencji w zatrudnieniu, muszą być wykonane przesunięcia personelu w przeciwnym kierunku, połączone ze zwolnieniem sił czasowych. Należy przy tym szeroko korzystać z usług uczniów lub praktykantów, o których będzie mowa w dalszych rozdziałach.

Niezbędna rezerwa wykwalifikowanych pracowników ruchowych na wypadek wzmożonych przewozów powinna być umieszczona przede wszystkim we własnych ramach służby przewozowej i tylko w razie jej trudności obciążać inne służby. I w tym razie należy przyjmować pod uwagę uczni - praktykantów oraz szukać pokrycia w czasowym przedłużaniu dnia pracy i uzyskiwaniu lepszej wydajności personelu przez stosowanie dopłat premiowych.

Wahania w stanie obsady, połączone z chorobami i urlopami, powinny być pokrywane w miarę możności w ten sam sposób, jednak pewien odsetek chorych i urlopowanych powinien być uwzględniany przy określaniu etatów rozmieszczanych w większych i średnich ośrodkach pracy, tak by zastępstwa były wykonywane sprawnie i bez większych kosztów, związanych z delegacją pracowników z odległych stacyj. Połączenie personelu ruchowego i handlowego w jednej służbie przewozowej powinno się przyczynić do ułatwienia wzajemnych zastępstw.

Inż. Jerzy Dzikowski

Zasady współpracy z przemysłem w organizacji dostaw dla kolei

Sprawność w zaspakajaniu potrzeb odbudowującego się kolejnictwa przez przemysł zależy nie tylko od jego zdolności wytwórczej, lecz również od przyjętych metod współpracy w organizacji dostaw. Wydawałoby się, że dzięki upaństwowieniu przemysłu i planowej gospodarce, zagadnienie to rozwiązuje się automatycznie. Praktyka pokazała jednak, że tak nie jest — z powodu złej organizacji współpracy mnóstwo wysiłków idzie na marne i wiele pilnych potrzeb napróżno czeka na zaspokojenie. W interesie całego kraju leży jak najszybciej znaleźć przyczyny zła i usprawnić pracę. Obie strony, kolej, jako odbiorca, i przemysł, jako wytwórca, muszą uczynić wszystko, aby osiągnąć najlepszą współpracę. Najlepsza oczywiście będzie ta, przy której potrzeby kolei będą zaspokajane najszybciej, najlepiej, kosztem najmniejszej ilości ludzkiej pracy i rozchodu materiałów.

Wymienimy najważniejsze czynniki celowej organizacji: współpracy przemysłu i kolei w danym zakresie, tymi samymi zresztą, co w innych dziedzinach kolejnictwa, a nawet w ogólnych stosunkach między odbiorcami i wytwórcami.

1. Wzajemna wymiana informacji o potrzebach i zakresie produkcji.

Obecnie trzeba ogromnego wysiłku, aby dowiedzieć się, kto i gdzie wyrabia potrzebne przedmioty, a już prawie zupełnie niemożliwe otrzymać dokładne charakterystyki wyrobów. Przemysł powinien wydać „INFORMATOR" zawierający: a) rodzaje i typy wytwarzanych materiałów i urządzeń, b) wykazy zakładów wytwórczych, c) orientacyjny plan rozdziału zapotrzebowań pomiędzy wytwórnie, d) program przyszłej rozbudowy produkcji.

Jest to bodajże najpilniejsze zadanie centralnych organizacyj przemysłu. „Informator" powinien dotyczyć tak samo wytwórczości państwowej i prywatnej, powinien być dostępny dla każdego. Powinien on być wydawany w formie miesięcznika, zawierającego uzupełnienia i zmiany do pierwszego, ogólnego zestawienia. „Informator", jak również szczegółowe katalogi powinny być rozsyłane wszystkim instytucjom, a więc przede wszystkim kolei.

Kolej powinna podać do wiadomości swój wstępny program zapotrzebowań przemysłowi, przy tym powinien on być dostępny dla szerokich kół fachowców w poszczególnych gałęziach przemysłu.

Program zapotrzebowań i program produkcji powinny być układane według jednego uzgodnionego schematu, obejmującego całe grupy wytworów (szczegółowe specyfikacje są niemożliwe do sporządzenia, zaciemniałyby obraz całości, w wykonaniu programu produkcji i tak muszą ulegać zmianom). Ułożenie tych schematów jest rzeczą niezwykle ważną i pilną.

Oba te zamierzenia, kolei i przemysłu, muszą być uzgodnione, ale przed tym należy wciągnąć jak największą ilość fachowców do rozważań na ten temat i wprowadzenia się za pośrednictwem odpowiednich urzędów. W ten sposób może powstać realny

i harmonijny program pracy przemysłu dla zaspokojenia potrzeb kolei.

2. Kontakt odbiorcy z wytwórcą.

Zanalizujemy pracę technika, niezbędną dla uzyskania bardziej skomplikowanego przedmiotu do projektowanych urządzeń.

a) wykonanie projektu wstępnego:
b) znalezienie wytwórców produkujących przedmioty danego zakresu;
c) zapoznania się z charakterystykami wytworów (katalogi i bezpośrednia konferencja);
d) uzupełnienie szczegółów projektu, sporządzenie kosztorysu, przystosowanie programu;
e) ustalenie danych do złożenia oferty;
f) rozpatrzenie ofert pod względem jakości ceny i terminów;
g) decyzja w wyborze dostawcy;
h) wydanie zamówienia;
i) kontrola wykonania i wprowadzenie ewentualnych zmian;
k) odbiór techniczny;

Tego trybu postępowania ani zmienić, ani uprościć nie można, o ile chodzi o specjalne urządzenie czy aparaty, punkty a-b-c-d-e bezwzględnie musi załatwić odbiorca, w tym wypadku fachowe służby P. K. P. Nie można dostatecznie silnie podkreślić konieczność bezpośredniego porozumienia się odbiorcy z wytwórcą. Tylko teoretycznie da się pomyśleć taki Centralny Zarząd przemysłu pewnej branży, który miałby na miejscu dość fachowców i tak szczegółowe katalogi i opisy wszystkich wyrobów, aby mógł pośredniczyć w konferencjach technicznych. W praktyce jest to niemożliwe, a tymbardziej teraz.

Punkty f-g-h załatwione być muszą wspólnie przez Kolej i odpowiednie centralne organa przemysłowe, przy czym do tych ostatnich należy decyzja co do ceny, obciążenie fabryki zamówieniami. One również przyjmują zamówienie. Sprawa przydziału surowców i artykułów reglamentowanych potrzebnych dla produkcji, kontrola terminowości i wykonania zamówienia — należy również do Centrali

Właściwym sposobem załatwienia byłoby składanie oferty przez fabrykę do Centrali, a jednocześnie odpisu do Kolei (ostatecznie bez wymienienia ceny). Centralna instytucja załatwia ostatecznie na podstawie uwag kolei, co do technicznej strony, terminów i innych warunków. Punkty i-k załatwia znowu odbiorca, w tym wypadku koleje.

Im przedmiot jest mniej skomplikowany lub więcej znormalizowany, tym mniej niezbędny jest bezpośredni kontakt Kolei z wytwórcą. Zastępują go ścisłe normy (np. PNT, PNE itp.), na które wystarcza się powołać. Obecnie normalizacja jest bardzo jeszcze niekompletna, tak ogólna, jak i na specjalne przedmioty i materiały do użytku kolejowego. To wszystko, w połączeniu z trudnościami komunikacyjnymi, przebudową przemysłu i ogromem potrzeb, czyli bezpośredni kontakt tym bardziej niezbędnym.

Dotychczasowe odstępstwa od tych zasad przynoszą nieobliczalne szkody dla państwa:

1) uniemożliwiają prawie zupełnie dokładne wyjaśnienia trudności technicznych i znalezienie najlepszych rozwiązań, bo droga korespondencji, wędrującej przez liczne instancje, jest do tego celu prawie bez wartości;

2) przedłużają wielokrotnie czas załatwienia;

3) powodują wykonanie niedopasowanych do potrzeb przedmiotów i urządzeń, czasem — zupełnie bezużytecznych;

4) uniemożliwiają wprowadzenie w wykonaniu zmian, których okaże się nagła potrzeba;

5) powiększają ilość pracowników w produkcji i rozdziale wytworów przemysłowych, zmniejszając ogólną wydajność pracy.

Normalizacja produkcji.

Dla ułatwienia produkcji oraz zmniejszenia ich kosztów, rozchodu materiałów i czasu pracy konieczna jest jak najszersza normalizacja wytworów przemysłowych, oparta na dokładnej analizie i możliwości produkcji. Jak to wynika z tego, co powiedzieliśmy wyżej, normalizacja przyczyni się do polepszenia jakości stosowanych urządzeń, a przeto wszystkim ułatwi ogromnie projektowanie, zakupy i budowę.

Aby jednak ten wynik osiągnąć należy zorganizować w sposób odpowiedni pracę przy normalizacji. Zasadniczo powinni ją wykonywać **najlepsi fachowcy ze wszystkich grup odbiorców i wszystkich grup producentów**. Koordynowanie i kierownictwo tych prac jest jednym z najważniejszych zadań centralnych władz przemysłu i planowania krajowego.

Praca powinna odbywać się w komisjach możliwie mało mających czynnika biurokratycznego, natomiast wykorzystujących wszystkich najlepszych fachowców, gdziekolwiek by oni byli. Skład komisji dobierać trzeba tak, aby uwzględniać potrzeby różnych grup odbiorców, lecz używających tych samych przedmiotów. W ten sposób opracowane będą wspólne typy odpowiadające kilku zapotrzebowaniom, np. słupy dla teletechniki i prądów silnych, kable sterownicze elektrowni, podstacyj trakcyjnych i zabezpieczeniu ruchu pociągów, przewody i uzbrojenie sieci napowietrznej dla kolei i tramwajów itp.

Poza normami na materiały i przemioty masowej produkcji (miedź, przewody, izolatory, kable, żarówki itp.) oraz przepisami budowy maszyn i aparatów, dążyć należy do zmniejszenia ilości typów tych ostatnich przedmiotów (wyłączniki wys. nap., odłączniki, odgromniki, wyłączniki samoczynne nisk. nap., urządzenia zabezp. ruchu pociągów, silniki elektr. maszyny ol. itp.). Te normy miałyby charakter umowy między producentami i odbiorcami stosowania **określonych konstrukcyj maszyn i aparatów.** Dość tu jednak należy, aby nie utrudnić postępu i udoskonalenia produkcji.

Poza tym ogromne znaczenie dla kraju miałoby opracowanie projektów całych obiektów powszechnie stosowanych, typowe podstacje transformatorowe w budynkach i słupowe, typowe tablice rozdzielcze i licznikowe, podstacje tramwajowe, wozy tramwajowe, itp. Opublikowanie **wzorów wykonania** tych urządzeń zapobiegnie powtarzaniu ciągle tej samej pracy, **ułatwi planowanie** i ujednostajni żądanie w stosunku do fabryk.

Wnioski końcowe.

W ten sposób omówiliśmy zagadnienia, wynikające ze współpracy przemysłu i kolei w zakresie do-

staw dla nich. Częstokroć ma to znaczenie powszechne, dla stosunków między odbiorcami i całością organizacji produkcji. Z tych względów powtórzono tu wiele zasad powszechnie znanych i być może realizowanych już obecnie, nie wspomnieć o nich jednak było niepodobna, gdyż zapoznanie się z przebiegiem i stanem całokształtu planowania w tym zakresie jest bardzo trudno. Najczęściej zna się tylko pewien swój wąski odcinek, a poznanie zamierzeń w kierunku pionowym i poziomym jest nieosiągalne.

Niepodobna uczciwie rozpatrzyć i uzgodnić w ciągu ub. tygodnia to, co było bez naszego udziału opracowane przez rok. Najowocniejszą praca jest wtedy, gdy zastosujemy tutaj również demokratyczne zasady: „nic dla nas bez nas!"

Aby każda jednostka organizacyjna spełnić mogła swe zadania w dziedzinie planowania gospodarczego, musi znać: **potrzeby podwładnych jednostek, zamierzanie zwierzchnich i plany współpracujących jednostek tego samego poziomu.** Tak np. planowana sieć kolejowa i ilość taboru musi być dostosowana do potrzeb przewozowych, urządzenia do oświetlenia wagonów, do ilości taboru. Podobnie ilość planowanych Warsztatów Kolejowych dopasować trzeba do przewidywanego taboru, a zapotrzebowanie silników, transformatorów, kabli itp. — do ilości warsztatów.

Obecnie przemysł ma niezwykle ułatwione planowanie dzięki upaństwowieniu i centralizacji. Mając tak ogromne zadanie przed sobą, centralna organizacja nie powinna jednakże utrudniać bezpośredniego porozumienia odbiorcy i wytwórcy tylko je ułatwić i nie powiększać zatrudnionych fachowców na jednostkę wytwarzaną, tylko zmniejszać.

Jedną z wielkich korzyści centralnej organizacji byłoby wzięcie na siebie sprawy **ustalenia cen, terminow, zapewnienie dostawy surowców, zwłaszcza reglamentowanych itd.**

Kolej ma prawo spodziewać się po planowej gospodarce przemysłowej **otrzymania ofert po ustalonych cenach, godnych zaufania terminach dostawy, a następnie zwolnienia od starań o przydział reglamentowanych surowców.**

Inż. Mieczysław Gronowski.

Sprawy aktualne

W poprzednim artykule zaznaczyłem, że bieg pociągów, tak pasażerskich, jak i towarowych, powinien odbywać się na podstawie rozkładu jazdy, a wszelkie opóźnienia powinny być natychmiast likwidowane, aby nie dopuścić do zamieszania w ruchu, które zwiększa obrót parowozów, wagonów, drużyn, zużycie paliwa, powodując zmiany podstawowych elementów bezpieczeństwa ruchu. Ogromną pomoc w tym kierunku okazuje specjalna łączność przy pomocy telefonów selekcyjnych, zwanych aparatami „Dispatching-System". Aparaty te pozwalają urzędnikowi zwanemu dyspozytorem lub regulatorem rozmawiać prawie natychmiast ze wszystkimi stacjami podporządkowanych jemu sekcyj i odwrotnie, wszystkie stacje mogą w tych samych warunkach skomunikować się z dyspozytorem. Dyspozytor może być powiadomiony w każdej chwili o tym, co się dzieje na stacjach, w szczególności wiedzieć godziny przyjścia, odejścia lub przejścia wszystkich pociągów na swej sekcji. System dyspozytorów i telefony selekcyjne są rozpowszechnione w Stanach Zjednoczonych Ameryki Półn., w Kanadzie, Anglii, Belgii, Szwecji, Norwegii. Amerykanie zastosowali aparaty te we Francji podczas wojny w 1918 r. na linii Saint Nazaire — Nevers do przewozu swych transportów wojskowych. Wielkie korzyści, które daje zastosowanie systemu dyspozytorskiego przy eksploatacji kolei spowodowały, że koleje francuskie po wojnie, po należytym zbadaniu w tempie przyśpieszonym systemu tego, zaopatrzyły do 1925 roku około 6000 km. kolei w telefony selekcyjne.

Dyspozytorzy mają do pomocy operatorów, którzy załatwiają odcinki mniejsze, zaś dyspozytor kontroluje i koordynuje ich pracę. Zasady regulowania ruchu w Stanach Zj. Ameryki Półn. przy pomocy dyspozytorów różnią się od tych, które zastosowano na kolejach francuskich. W Ameryce pociągi regularne kursują na podstawie rozkładu jazdy, zaś pociągi nadzwyczajne są wysyłane na podstawie pisemnego nakazu dyspozytora, który to nakaz zostaje doręczony kierownikowi pociągu. Pociągi w Ameryce są podporządkowane kierownikowi pociągu podczas przebiegu oraz przy przejściu przez stację. Dyspozytor w Ameryce ma prawo zmieniać bieg pociągów regularnych; ma zatem bardzo aktywną rolę — jest absolutnym kierownikiem ruchu. We Francji dyspozytor jest urzędnikiem informującym, doradczym dla stacji, która pozostaje odpowiedzialną za wykonanie przepisu. Wiedząc wszystko to, co się dzieje z pociągami na linii, dyspozytor ma możność w każdej chwili zakomunikować stacjom i parowozowniom opóźnienia pociągów w celu zastosowania niezbędnych środków i uniknięcia lub doprowadzenia do minimum szkodliwej nieregularności ruchu pociągów. Na liniach jednotorowych zmienia on w razie potrzeby stacje krzyżowania pociągów. Zastosowanie systemu dyspozytorów we wskazanych państwach radykalnie zmieniło warunki ruchu pociągów, zmniejszając do minimum nieregularność ruchu. Obecnie we Francji panuje tendencja zwiększenia zakresu działania dyspozytorów i nadania im rozkazodawstwa przy wszelkich okolicznościach eksploatacji kolei. Już obecnie zarządzanie pociągami dodatkowymi i nadzwyczajnymi ześrodkowane są u dyspozytorów, którzy znając potrzeby stacji, rozporządzalność parowozów, drużyn parowozowych i konduktorskich są w stanie znacznie lepiej wyznaczać rozkład jazdy pociągów unikając przebiegu parowozów luzem, powodując lepsze wykorzystanie taboru i personelu. W tym celu przy dyspozytorze pełnią służbę dyspozytorzy służby mechanicznej i drużyn pociągowych, którzy telefonicznie dają niezbędne zarządzenia stacjom rozrządowym. Na kolejach radzieckich egzystuje system dyspozytorski, kierujący ruchem pociągów, który wg zdania zarzą-

du daje najlepszą gwarancję wykonania rozkładu jazdy i zabezpiecza najbardziej prawidłową organizację ruchu. W Niemczech system dyspozytorski nie otrzymał należytego rozwiązania. Prowadzenie ruchu opiera się na ścisłej reglamentacji warunków jego wykonywania oraz na przepisach stosowanych automatycznie w razie naruszenia prawidłowości ruchu.

Na Polskich Kolejach Państwowych kierowanie ruchem pociągów przez dyspozytorów właściwie nieistnieje z braku telefonów selekcyjnych. 1934 r. do budżetu kolejowego były wstawione pewne kwoty na zakup telefonów selekcyjnych w Szwecji, ale do zakupu tego nie doszło. A tymczasem jak wykazały próby i obliczenia kosztów, oszczędności, które dadzą się osiągnąć po wprowadzeniu kierownictwa ruchem przez dyspozytorów, przewyższają 35% wydatków na wprowadzenie omawianego kierownictwa. W szczególności ruch na liniach jedno-torowych wymaga jak najszybszego wprowadzenia kierownictwa ruchem przez dyspozytorów.

Jak wynika, w wyżej omawianych systemach kierownictwa odróżniamy system centralny i decentralny. System centralny można podzielić na system zarządzający i system kontrolny. System zarządzający stosuje się na kolejach St. Zjedn. Ameryki Półn., Anglii, w Kanadzie, Belgii, Norwegii, Szwecji i w Z.S.R.R. System kontrolny stosuje się we Francji, częściowo w Anglii. System decentralizowany stosuje się w Niemczech, gdzie dyżurny ruchu zachowuje operacyjne i kontrolne czynności, a jedynym regulatorem ruchu pozostaje wykres jazdy.

Sprawy zasadnicze, jakie należą do kompetencji dyspozytora są następujące: prowadzenie ruchu na podstawie rozkładów jazdy, wykorzystanie parowozów, zachowanie przepisanego obrotu parowozów, drużyn, zachowanie bezpieczeństwa ruchu, kontrola planowego wykonania, zestawianie pociągów itd. Dyspozytor powinien posiadać zdolności organizacyjne, szybką orientację, umieć prawidłowo rozwiązywać wszelkie kwestie wynikające z sytuacji ruchowej, powinien mieć inicjatywę i stanowczość.

Jako typowe przykłady regulującej pracy dyspozytora, mogę przytoczyć co następuje:

a) przyśpieszanie biegu pociągu towarowego, biegnącego nie tylko w zmniejszonym składzie, ale i z przepisowym obciążeniem,

b) przyśpieszanie biegu opóźnionego pociągu pasażerskiego,

c) wykorzystywanie toru niewłaściwego na dwutorowej linii,

d) wysyłanie pociągów towarowych przed czasem wyznaczonym w rozkładzie jazdy ze stacji przejściowej lub rozrządowej,

e) wyznaczanie specjalnego rozkładu jazdy dla pociągów pasażerskich i towarowych, biegnących z opóźnieniem,

f) wyprawianie pociągów w ślad za innym pociągiem,

g) wyznaczanie w razie potrzeby codziennego rozkładu jazdy dla pociągów zbiorowych.

Dyspozytor obowiązany jest prowadzić wykres wykonanego ruchu w celu kontroli pracy pociągów i ich ruchu. Do tego celu mogą służyć specjalne tablice i wykazy używane na kolejach zagranicznych.

Jak sprawa kierownictwa ruchem pociągów przedstawia się obecnie na P.K.P.? W spuściźnie po okupacji niemieckiej otrzymaliśmy połączenia telefoniczne w stanie zrujnowanym. Naprawa ich szwankuje z braku części zamiennych. Jak mi wiadomo, bawiła w Szwecji delegacja naszych fachowców. Dowiedziałem się również, że w Szwecji zostały zakupione aparaty selekcyjne, na razie w niewielkiej ilości. Ażeby usprawnić ruch na P.K.P. należałoby rocznie instalować aparaty co najmniej na 500 — 1000 km naszej sieci kolejowej, a wówczas przekonalibyśmy się naocznie, że brak parowozów, drużyn, węgla itp. nie jest tak wielki, jakby się zdawało. Obrót parowozów wybitnie by się zwiększył i nie odbiegałby od obliczeń teoretycznych, a w konsekwencji dostawa parowozów do pociągów odbywałaby się normalnie. Nie należy zapominać i o tym, że zmniejszony obrót parowozów spowoduje zmniejszoną ilość napraw, tj. procent parowozów chorych ulegnie korzystnej zmianie, zaś dzienny przebieg ich znacznie wzrośnie. To samo można powiedzieć i o obrocie wagonów towarowych.

Inż. Jan Jabłonowski.

Uwagi o roli i zadaniach kierownika w urzędach publicznych

Postępująca coraz bardziej rozbudowa urzędów publicznych pobudza do przestudiowania, jaką rolę odgrywać powinny ich biura i jakie zadania ma spełniać kierownik, by wykonywał swą misję w najkorzystniejszych warunkach, zapewniających wydajność pracy.

Uwagi tutaj podane powinny dotyczyć i zainteresować w równej mierze biura studiów, kierowane przez inżynierów.

Nie od rzeczy będzie wspomnieć, że nie ma „Wielkich dyrektorów", jak to niektórzy starają się przedstawić. Przeciwnie, są tylko szefowie, kierownicy, czy dyrektorzy, ponieważ ta ostatnia nazwa pochodzi od słowa „direction", „diriger", t. zn. dyrygować, kierować. Stanowią oni stopnie hierarchii i nic ponad to.

Powiedzmy, naczelny dyrektor kolei nie kieruje bezpośrednio 300.000-mi pracowników, lecz zaledwie 10 — 12-ma osobami skrupulatnie dobranymi. Dyrektor naczelny jest „Wielki" po przez wielką odpowiedzialność swego stanowiska. Zagadnienia, jakie on ma do rozstrzygnięcia z tytułu kierownictwa pociągają poważne konsekwencje, co stanowi o porządku ich trudności, jak również o porządku trudności

tych, jakie napotyka na swoim poziomie kierownik drugiego stopnia.

Zastanówny się ogólnie nad sześcioma podstawowymi funkcjami wykonania zadań kierownika.

1. Funkcja techniczna. Jest związana ze specjalnością i nie wymaga dalszych wyjaśnień.

2. Funkcja handlowa. Naturalnie, kierownik urzędu publicznego naogół nie kupuje i nie sprzedaje. Jednak trzeba przyznać i łatwo zaobserwować, że przenikliwość i szczególny zmysł pośrednika, połączony z funkcją handlową, stanowią ważne wymaganie na tym stanowisku.

3. Funkcja finansowa. Jest ona nierozerwalna z pracą kierownika. Prawie zawsze prace biura pociągają za sobą wydatki, mają na celu dochody, które bezpośrednio lub pośrednio wpływają na życie gospodarcze.

4. Funkcja bezpieczeństwa, w sensie ogólnym, jak najszerszym tego określenia, należy także do kierownika, który powinien dbać o bezpieczeństwo i o spokój ducha, jako niezbędne warunki pracy powierzonego mu personelu.

5. Funkcje rachunkowe i księgowości. Są to funkcje przewidywania i kontroli. W urzędzie, który zarządza wydatkami, otrzymuje dochody czy podatki, kontroluje ruchy funduszów skarbowych lub administruje budżetem — funkcje rachunkowe spotykamy na wszystkich odcinkach.

6. Wreszcie funkcja administracyjna kierownika jest zrozumiała i należy do najpoważniejszych. Funkcję administracji można rozczłonkować na następujące elmenty:

— podział pracy,
— władza i odpowiedzialność,
— dyscyplina,
— jednolitość zwierzchnictwa,
— jednolitość kierownictwa,
— podporządkowanie prywaty interesom ogółu,
— wynagrodzenia,
— centralizacja,
— hierarchia,
— porządek,
— sprawiedliwość,
— stałość personelu,
— inicjatywa,
— zgodność personelu.

Każdy z tych elementów wywołuje liczne spostrzeżenia kierownika w zakresie jego funkcji administracyjnej.

Wynagrodzenie poszczególnych pracowników może mu nawet nie być znane, lecz jest pożądane, by jako najbardziej powołany, mógł on ocenić wydajność personelu. Może on natenczas ustalać współczynnik miesięczny, zmienny, (ale tylko pozytywny) wydajności pracy i kierować swe spostrzeżenia do wydziału osobowego.

Widzimy, że ogólne „wielkie" zasady administracji dotyczą biura i jego kierownika, jeżeli weźmiemy pod uwagę władzę i odpowiedzialność, dyscyplinę, jednolitość władzy, porządek, inicjatywę, zgodność personelu, jak: przygotowanie korespondencji, ruchów papierów, przestudiowanie ilości czasu, układu archiw, umeblowania, utrzymywania porządku w lokalu, wykorzystywanie dostaw i sprzedaży, przestudiowanie wydajności, przygotowanie raportów itp.

Doktryna francuska jest skondensowana w pięciu następujących słynnych zasadach (bezokolicznościach).*)

1. Przewidywanie. Kierownik powinien i musi przewidywać. Musi on znać naprzód (a jest to na ogół łatwo) okresy napięcia pracy, jak i okresy mało przeciążone; winien on odpowiednio ustalać okresy urlopów swego personelu.

Musi on dla siebie samego naszkicować plan i program ulepszeń, które należałoby zastosować w organizacji jego biura; zadać sobie, naprzód, choćby jeden miesiąc w roku do rozwiązywania problemów organizacyjnych, co w wyniku pozwoli osiągnąć zmniejszenie korespondencji wewnętrznej jednego biura z drugim.

Liczni są już ci, którzy uznali potrzebę przewidywania i wynikających z niego w wielu wypadkach ułatwień. Nie ograniczają się oni do przewidywań wyłącznie pamięciowych, trudnych i złożonych, lecz zastosowali metody, dobrze przemyślane i wykorzystane, wykresów regulacyjnych, które oddają doskonałe usługi.

2. Organizowanie. Nie ma przykładu w administracjach publicznych i prywatnych, aby zagadnienia organizacji były scentralizowane lub powierzone specjalistom, tak by kierownicy byli zupełnie zwolnieni od tego rodzaju obowiązków. Sprawy umeblowania, układu korespondencji, dziennika podawczego czy rejestracji itp. zmuszają często kierowników do zwracania na nie pilnej uwagi.

Tę stronę misji kierownictwa, którą Fayol nazwał „misją administracyjną części społecznej", spotykamy na wszystkich szczeblach pracy, a tym samym na poziomie biura i jego kierownika.

Stosownym jest przypomnieć niektóre z zasad fayolizmu, a mianowicie następujące zadania:

— baczyć nad wykonaniem programu,
— baczyć nad zachowaniem harmonii między organizmem społecznym i organizmem materialnym,
— formułować decyzje jasne, wyraźne, dokładne,
— powierzyć pracownikowi takie stanowisko, by oddawał on jak największe usługi,
— określić wyraźnie zakres pracy,
— budzić skłonność do inicjatywy i odpowiedzialności,
— powodować stosowanie dyscypliny,
— baczyć nad jednostajnością zwierzchnictwa,
— zapewnić kontrolę,
— zwalczać przerosty formalizmu
itp. itp.

Jak widzimy, i co jest oczywiste, rola kierownika, do którego czynności stosują się wyżej wymienione dyrektywy, jest w zakresie organizacyjnym bardzo duża.

3. Rozkazywanie. Kierownik rozkazuje podwładnym mu pracownikom, co wymaga spełnienia następupących warunków:

— posiadania bardzo dokładnej znajomości personelu,

*) Jean Jablonowski, Ingénieur E. C. L. — Le Chef de Bureau des Administrations publiques et la doctrine de Fayol „Technica" 1940 r. Lyon.

— wyeliminowania niezdolnych,
— dobrej znajomości, wzajemnych zobowiązań pomiędzy zakładem pracy i personelem,
— dawania dobrego przykładu,
— nieabsorbowania się szczegółami (z wyjątkiem szczegółów organizacji),
— utrzymywania śród personelu aktywności, inicjatywy i ofiarnej gorliwości.

4. Koordynowanie. Jeżeli biuro jest komórką administracyjną wyspecjalizowaną, to koordynacja pracy jest osiągnięta lub ułatwiona. Ale ta koncepcja nie stanowi reguły i można sobie wyobrazić biuro, któremu powierzono kilka zadań, posiadających ze sobą wspólny mianownik, a wówczas kierownik ma za zadanie koordynację.

Zresztą w koordynacji tkwi nie tylko doskonała orkiestracja prac między sobą nieanalogicznych. Koordynacja jest również „dostosowywanie środków do zamierzonego celu". I tutaj kierownik ma zawsze głos.

5. Kontrola. Wszelki komentarz odnośnie piątego i ostatniego momentu jest zbyteczny. Zadanie kierownika jest jasne: kontrola pracy, kontrola wydajności, kontrola personelu, kontrola programu itp.

Każda osoba, która rozkazuje, niesie na sobie, jako pierwszy obowiązek, kontrolę wykonania.

Konkluzja, którą jak sądzę można wyciągnąć z ogólnych myśli tego pobieżnego przeglądu, narzuca się sama — doktryna administracyjna Fayol'a, zawsze aktualna w swych zasadach, powinna być stosowana do roli i zadań kierownika.

Interes społeczny polega na poszukiwaniu najpraktyczniejszych rozwiązań, do czego kieruję te kilka uwag.

Mgr Tomasz Kędzierski

Pięć minut przed dwunastą

Niezwykle interesujące wywody p. Wacława Brońskiego, zawarte w rozprawie pod tytułem „Horoskopy" zamieszczonej w Nr. Nr. 1 i 2 Przeglądu Komunikacyjnego z r. 1946 (którą ze względu na jej niepospolite walory należałoby udostępnić szerszemu ogółowi, w formie np. oddzielnej broszury), pozwolę sobie uzupełnić w części dotyczącej naszego przyrostu naturalnego kilku poniższymi uwagami w odzew na wezwanie p. Brońskiego" „o propagandę silną, trwałą i uporczywą, propagandę, której hasłem ma być „więcej dzieci", uzasadnieniem — olbrzymie straty wyrządzone nam przez Niemców, pobudką — bezpieczeństwo od tego wiecznego wroga".

Typowo propagandowy tytuł niniejszego artykułu nie zawiera w sobie żadnej przesady i lepiej może niż jakikolwiek inny odpowiada obecnemu stanowi naszego przyrostu naturalnego, a raczej niestety, naszego stopniowego wymierania. Najwyższy czas, aby powszechnie panujące i zdawna ugruntowane w naszym społeczeństwie przekonanie o znacznym i stałym przyroście ludności polskiej, o jej sile biologicznej i dynamicznej pr żności, ustąpiło trzeźwej ocenie sytuacji, która stała się ostatnio poprostu groźną i niebezpieczną. Już przedwojenne dane statystyczne, dotyczące naszego przyrostu naturalnego — i to w warunkach gospodarczo ustabilizowanych i w okresie względnego dobrobytu miał dla uważnego obserwatora niepokojącą wymowę. Gdy bowiem jeszcze w r. 1926 ilość urodzeń żywych dla całej Polski wynosiła 1.036.000 to już w 1932 r. ilość ta obniża się do 935.000, a w 1938 r. spada do 850.000*). Przyrost naturalny (t.j. różnica między ilością urodzeń żywych, a ilością zgonów obliczona na tysiąc mieszkańców) wynosi:

w r. 1926 . .	18,5
w r. 1932 . .	13,9
w r. 1938 . .	10,7

*) Mały rocznik statystyczny za r. 1939 — wyd. Głównego Urzędu Statystycznego str. 43.

Specjalnie dla wyznania rzymsko-katolickiego, t.j. dla ludności rdzennie polskiej, cyfry urodzeń żywych oraz przyrostu naturalnego wynoszą:

za okres 1926 — 1930 :	647.000 . .	15.9
za okres 1931 — 1935 :	587.000 . .	13.8
za okres 1936 — 1938 :	567.000 . .	11.5

Przewyżka urodzeń nad zgonami wynosząca w 1925 r., jeszcze 544.000 dosięga w r. 1933 już tylko 403.000, a w roku 1938 spada do 370.000 rocznie. —

Ten właśnie powolny, ale stały spadek naszego przyrostu jest najbardziej niepokojący. Grozi nam ponowne cofanie się polskości, które już kilkakrotnie miało miejsce w naszej historii. Jak podaje p. W. Majdański w swej interesującej pracy „Rodzina wobec nadchodzącej epoki" (Wyd. ks. ks. Palotynów, r. 1946) w wieku IX czy X mamy 650 — 750.000 ludności, gdy Niemcy za Karolingów (r. 843—911) mają 2 i pół miliona do trzech milionów, a za dynastii salickiej (1.024 — 1.125) liczą 3 miliony do 3 i pół miliona ludzi. Czyli stosunek ludności Polska — Niemcy był u pierwocin naszej państwowości jak 1:5. —

To rzuca wiele światła na kilkuwiekową defensywę Piastów w stosunku do Niemiec i cofanie się Słowiańszczyzny z linii Łaby ku Wiśle.

„W w. XV — wywodzi cytowany autor — mamy więcej ludności niż Rosja. I przemy ku Bałtykowi i Morzu Czarnemu. Osiągamy Bałtyk. Rodziny szlacheckie mają wtedy mnóstwo dzieci. Historyk Długosz liczy 13 braci, prócz sióstr. W w. XVI mamy już mniej ludności niż Rosja i rezygnujemy z morza Czarnego... W roku 1772 mamy tyle ludności co w r. 1648 i mamy... pierwszy rozbiór Polski. W r. 1791 mamy 8.8 miliona ludności; żołnierzy w r. 1792—69.000. Wszystkie dochody skarbu w owe lata wynoszą do 7.7 miliona rocznie. A jak jest wtedy u sąsiadów? W Prusach Fryderyka II po roku 1792 armia stała wynosi 186.000 ludzi, dochody roczne państwa 23 miliony talarów. Rosja miała w 1794 — 30 milionów ludzi, 40 milionów rubli dochodów skarbowych rocznie, bez ceł, oraz 400.000 żołnierzy... W sto lat po tym,

wzrośliśmy liczebnie czterokrotnie i — odzyskaliśmy niepodległość... Ludność Kongresówki w latach 1815—1915 wzrosła czterokrotnie. W latach 1849—1892 na całym obszarze etnograficznym polskim było 42,5 urodzeń na 1.000. Wówczas jedynie Rosja miała wyższą rozrodność: 50 urodzeń na 1.000 ludności.

Ta wysoka płodność trwająca mniej więcej do r. 1910 dała nam armię z lat 1914—1920. Ta płodność i jej przewaga nad niemiecką — dała nam w latach 1919 — 1920 Pomorze, Wielkopolskę i Śląsk. Przy tej płodności 2/3 zaludnienia to ludzie młodzi do lat 30.

Ci młodzi, to źródło dynamizmu narodu.

Nasze ruchy niepodległościowe, powstania, wielkie ruchy ideowe polskie, mesjanizm, wielka poezja romantyczna, nasza wola życia i wiara w niepodległość w wiekach XIX i XX wbrew temu, że rozbroiły nas i ssały wówczas z nas krew 3 największe potęgi militarne ówczesnej Europy — są zrozumiałe jedynie wtedy, gdy wziąć pod uwagę przewagę u nas żywiołu młodego w owych czasach".

Ale w wieku XX poczyna rozpowszechniać się w Polsce koncepcja racjonalizowania dzielności, świadomego ograniczania ilości urodzeń, jako przejaw a zarazem skutek idei życia wygodnego, „życia ułatwionego". Do jak ujemnych rezultatów doszliśmy już przed wojną 1939 r. świadczą przytoczone na wstępie urzędowe dane statystyczne. Druga wojna światowa i długotrwała eksterminacyjna okupacja jeszcze bardziej pogorszyły nasz bilans ludnościowy.

Według tajnych statystyk niemieckich z okresu okupacji t.zw. Generalnej Gubernii, a zachowanych odnośnie lat 1941 i 1942 oraz okręgów („dystryktów") warszawskiego, krakowskiego, lubelskiego i radomskiego ilość urodzeń na 1.000 mieszkańców wynosiła dla ludności polskiej za rok 1941 przeciętnie 19.06, za rok 1942 przeciętnie 19.44 (za lata 1936 — 1938 dla ludności wyznania rzymsko-katolickiego to jest rdzennie polskiej 25.6).

Statystyka dotycząca ruchu naturalnego ludności (urodzenia, małżeństwa, zgony) za lata 1939 — 1945 jest w stadium organizacji — ale nie czekając na jej wyniki z góry możemy przyjąć jako pewnik — powszechnie już uznany — że w czasie ostatniej wojny Polska poniosła stosunkowo największe straty wśród narodów zjednoczonych. Kilka milionów mężczyzn i kobiet zginęło przecież w masowych egzekucjach, w obozach koncentracyjnych, w więzieniach, przy wysiedlaniu, z głodu, niewygód itd.

Do tego dochodzi roczny ubytek — „rzeź" — (jak ją mocno, ale trafnie nazywa cytowany autor p. Majdański"). Około 300.000 nienarodzonych Polaków i Polek w łonie ich matek skutek świadomych poronień, za które moralną współodpowiedzialność ponosi również znaczny odłam polskich lekarzy i akuszerek.

Nie możemy w tym posępnym obrazie pominąć trzech jeszcze czarnych plam: alkoholizmu, chorób wenerycznych i gruźlicy. —

Okupant hitlerowski świadomie rozpijał naszą ludność, znajdując — trzeba przyznać z ubolewaniem — grunt naogół podatny.

W odrodzonej Polsce za mało walczy się z tą straszną plagą. Najgroźniejszym dla przyszłości narodu niebezpieczeństwem jest alkoholizm dzieci, którego winowajcą przeważnie są rodzice. Jak bowiem podała prasa w Lublinie przeprowadzono badania około 3.000 dzieci szkolnych ze wszystkich środowisk w wieku od 7 do 15 lat. Wyniki badań są przerażające. Okazuje się, że na 1.000 dzieci tylko 246 nie pije alkoholu. Okresowo pije wódkę 474 dzieci, stale pije 179, często upija się 101 dzieci. Skąd biorą one wódkę? **W 508 wypadkach na 1.000 dzieci otrzymują wódkę od własnych rodziców!** W 165 na 1.000 od krewnych, 87 — od znajomych, w 240 zaś wypadkach dzieci zdobywają wódkę własnym przemysłem. Podobne rezultaty dały badania w innych miastach. Zresztą pobieżna obserwacja przekonywa, że wypadki pijaństwa dzieci i młodzieży są niestety b. liczne. W walce o największe dobro narodu — o młodzież, której grozi degeneracja — nie czas na półśrodki. Poza akcją uświadamiającą, przede wszystkim przez duchowieństwo i nauczycielstwo, niezbędne jest natychmiastowe **wprowadzenie surowych kar na dorosłych rozpijających dzieci i nieletnią młodzież, w szczególności na rodziców.**

Taką samą energię rozwinąć musimy w walce z drugą klęską społeczną — z chorobami wenerycznymi. W roku 1920 mieliśmy chorych wenerycznie 1.100.000 — ujawnionych i zarejestrowanych. Obecnie po drugiej wojnie światowej, gdy przez ziemie polskie przewaliły się kilkakrotnie milionowe armie, a znaczna część ludności cywilnej przerzucana była z miejsca na miejsce, z kraju do kraju, ilość chorych wenerycznie z pewnością o wiele przewyższa stan z 1920 r. Jak ujemnie odbije się to na naszym przyroście naturalnym nie trudno się domyśleć. W cytowanej pracy „Rodzina wobec nadchodzącej epoki" „przytacza p. Majdański przykładowo 2 fakty: 1) w Łodzi przedwojennej aż 24 proc. niemowląt umierało na debilitas congenita (następstwo syfilisu), 2) według statystyk z przedostatniej wojny spośród szwedzkich małżeństw bezdzietnych — 50 proc. nie posiadało dzieci z powodu rzerzączki mężów.

Poza środkami jakimi rozporządza medycyna najskuteczniejszym lekarstwem przeciwko tej strasznej pladze jest — jak o tym przekonywa doświadczenie wieków — powrót do życia uczciwego, do wierności małżeńskiej i czystości obyczajów.

Klęską gruźlicy w Polsce, spotęgowaną wskutek podatnego podłoża, wytworzonego długotrwałą wojną i okupacją, zainteresowała się nawet zagranica. Jak podaje Rzeczpospolita „z 1. 3. 46 r .w Paryskim Tygodniku „Libres" ukazał się artykuł pod bardzo znamiennym tytułem „Po klęsce wojny i deportacji Polska wymiera", poświęcony klęsce gruźlicy, jak zaznacza „Rzeczpospolita" „i nagłówek artykułu jest sensacyjny i dane w tekście zbyt jednostronne i przesadne"; mając jednak na uwadze, że ilość gruźlików zakaźnych w Polsce, stanowiąca zwykle 1/3 wszystkich wypadków gruźlicy — wynosi 1.100.000 (to jest ogółem chorych na gruźlicę około 3.300.000) „Rzeczpospolita dochodzi do wniosku, że „sytuacja nie jest wcale beznadziejna, ale jednak bardzo poważna".

Na jedno jeszcze niebezpieczeństwo, zagrażające naszemu przyrostowi naturalnemu zwrócić trzeba uwagę: oto rozpowszechnienie się świadomych poronień grozi powstaniem nowych, masowo występujących chorób kobiecych, spowodowanych przerywaniem ciąży, chorób nieznanych dawnym Polkom. Dobrze będzie, jeżeli ograniczy się na swego rodzaju

kalectwie, ale przecież kilkakrotne poronienie zagraża już wprost życiu kobiety.

Jeżeli więc w najbliższym czasie kobiety polskie nie opamiętają się i nie powrócą do życia zgodnego z naturą, to przyśpieszą nie tylko, wymieralność swego narodu, ale i jego cherlactwo.

Z takim oto uciążliwym balastem rozpoczynamy wyścig z innymi narodami o lepsze miejsce pod słońcem. Jest nas wprawdzie — wg tymczasowych danych Gł. Urzędu Statystycznego dotyczących powszechnego spisu ludności w Polsce z 14. II. 1946 r. (dodatek do „Wiadomości Statystycznych za rok 1946 zesz. I) — 23.911.000, z tego Polaków w przybliżeniu około 22 milionów, ale — po odliczeniu chorych — stanie do wyścigu międzynarodowego napewno nie więcej jak 20 milionów polskich zawodników różnego wieku i płci. Jakże przedstawiają się szanse naszych najbliższych sąsiadów, a zarazem groźnych przeciwników — Niemców? Niepokojąco pomyślnie, bo oto — jak wynika z danych statystycznych, dotyczących strat ludności w czasie ostatniej wojny, a ogłoszonych w naszej prasie na podstawie danych opublikowanych przez Międzynarodowe Biuro studiów dla Zagadnień Europejskich — plany niemieckię wyniszczenia narodów Europy a podwyższenia stanu liczebnego własnego narodu w całej pełni się powiodły, poprostu Niemcy wygrały wojnę ludnościową. Jak podaje Międzynarodowe Biuro Studiów śmiertelność w narodzie niemieckim w okresie ostatniej wojny nie przewyższała śmiertelności przedwojennej zaś w przeciwieństwie do wojny 1914 — 1918 liczba małżeństw i urodzin w czasie ostatniej wojny utrzymała się na normalnym poziomie. Wbrew ogólnym przypuszczeniom od nalotów straciły Niemcy zaledwie 350.000 zabitych (oczywiście szkody materialne były poważne — między innymi około 50 miast zniszczonych i wyeliminowanych z pracy dla przemysłu wojennego. „Ludność niemiecka mimo wojny wzrosła i wynosi po sprawdzeniu reemigrantów z Europy Wschodniej i Połudn. Wschodniej 72 miliony, do tego dojdzie 2 miliony jeńców wojennych, którzy powrócą z obozów. W przeciwieństwie do niewielkich strat niemieckich narody europejskie straciły 15 milionów w zabitych, wymordowanych i zmarłych wskutek głodu. W tej statystyce na pierwszym miejscu stoi Polska, która straciła 13 proc. swej ludności".

A przecież — czy chcemy, czy nie chcemy — liczyć się musimy na podstawie 1.000-letniego doświadczenia z ewentualnością ponownego starcia się z Niemcami, dyszącymi żądzą odwetu i zniszczenia wszystkiego, co polskie.

Z czym pójdziemy na Niemców, gdy będzie nas nadal 4 razy mniej od nich; jaką wartość przedstawiać będziemy dla Rosji jako sojusznicy, gdy posiadać będziemy ciągle 8—9 razy mniej ludności niż Z.S.R.R.

Nasi pacyfiści łudzą się, że przez zmniejszenie przyrostu naturalnego zapobiegną lub przynajmniej zmniejszą możliwość wojen w przyszłości. Tym niepoprawnym fantastom sekundują małżeństwa zasłaniające brutalny egoizm i żądzę użycia — frazesem: „Czy warto rodzić dzieci na nowe mięso armatnie, na żer dla bomby atomowej?" Jednym i drugim odpowiadamy: Dobrowolne wymieranie narodu drogą świadomego zmniejszania ilości urodzeń nie zapobiegnie wojnom, przeciwnie bardziej tylko zachęci zbójeckich Niemców do napaści na nas, zmniejszając ich ryzyko, boć naród dobrowolnie wymierający traci siłę biologiczną, energię, prężność i dynamizm.

Z drugiej strony rozrost liczebny narodu nie musi być równoznaczny z zagrożeniem sąsiadów, jak tego dowodzą choćby olbrzymie i wciąż wzrastające Chiny, które są najbardziej pokojowo usposobionym sąsiadem otaczających je państw.

Z bombą atomową poradzi sobie nauka, jak opanowała na przestrzeni wieków wszystkie rewelacyjne w swoim czasie wynalazki, ale co poczniemy bez ludności, która sama dobrowolnie skazuje się na zagładę przez stopniowe, ale ciągłe wymieranie?

Przykład Francji, Belgii i Włoch przekonywa nas że najbardziej pomysłowe zarządzenia państwowe, zmierzające do zwiększenia przyrostu naturalnego drogą różnych korzyści majątkowych, same przez się pozostają bezowocne, lub osiągają minimalny efekt, gdyż oparte są na podłożu czysto materialistycznym.

Mogą one odegrać pożyteczną rolę tylko jako środki ułatwiające małżonkom wypełnienie obowiązków rodzicielskich i macierzyńskich, ale nie skłonią same przez się do zerwania z życiem wygodnym, hołdującym egoistycznemu użyciu i do rozpoczęcia życia świadomie ofiarnego, wymagającego trudów i wysiłków, do przyjęcia na siebie brzemienia ciężkich obowiązków nie dla interesu, ale z najgłębszego przekonania. Musi się zmienić styl życia — z wygodnego konsumpcyjnego na świadomie ofiarny i twórczy. Tylko zdecydowane uchrześcijanienie życia rodzinnego, społecznego i politycznego może spowodować ten zbawienny przełom w duszach i sercach narodu, będący nieodzownym warunkiem powodzenia walki o przyszłość Polski. Tylko w atmosferze idealistycznej może się rozwinąć pożycie małżeńskie zgodne z naturą, tylko głębokie poczucie obowiązków względem przyszłości własnego Narodu, zagrożonego w swym biologicznym bycie uczyni znośnym brzemię zwiększonych ciężarów, a ze wzrostem rodziny da nowe siły, nową energię, rzutkość i inicjatywę małżonkom w staraniach o wyżywienie i wychowanie przybywających na świat dzieci.

Jednakże obowiązkiem Państwa jest uczynić ze swej strony wszystko, aby zdrowej części narodu ułatwić wypełnienie trudnych i poważnych obowiązków rodzinnych, jakie na siebie dobrowolnie przyjmie dla dobra Ojczyzny. Działalność Państwa musi objąć troskliwą opieką dziecko i kobietę i zapewnić warunki sprzyjające zawieraniu małżeństw i tworzeniu rodzin.

Działalność taka nie może być chaotyczna i fragmentaryczna, musi być planowa, konsekwentna, wszechstronna. Podstawy prawne, rodzaj i zakres tej pomocy państwowej powinien być sformułowany w j e d n e j z a s a d n i c z e j u s t a w i e c z y d e k r e c i e (np. w dekrecie „O popieraniu rodziny" czy „O ochronie siły biologicznej narodu") nie zaś rozproszony w różnych przepisach, aby przeciętny polski obywatel wiedział, na co może liczyć ze strony Państwa, a władze państwowe — do czego w tym zakresie są obowiązane.

Do najbardziej celowych zarządzeń państwowych zaliczyliśmy następujące — (nie pretendując oczywiście do ich wyczerpania, a szkicujemy tylko główne wytyczne): 1) w zakresie opieki nad dzieckiem i kobietą:

Zgodnie ze starorzymską zasadą „nasciturus iam pro nato habetur, quotiens de commodis eius agitur" (mającego się urodzić poczytuje się już za urodzonego, ilekroć idzie o jego prawa), spędzenie płodu (świadome poronienie) winno być traktowane jak zabójstwo człowieka, a sankcje karne muszą być odpowiednio zaostrzone. Lekarz, felczer czy akuszerka dla korzyści materialnej dokonywający spędzenia płodu powinni poza ogólną odpowiedzialnością karną tracić prawo wykonywania zawodu. Sytuacja wyjątkowa, w jakiej formie my Polacy znajdujemy si obecnie, wymaga wyjątkowych zarządzeń; nie czas na półśrodki, gdzie idzie o byt biologiczny, narodu, o jego przyszłość. Dochodzi przecież do takich potworności, że np. akuszerce (jak to jedna z nich cynicznie oświadczyła w pewnym towarzystwie nie opłaca się! wykonywać zawodu tj. fachowej pomocy przy porodach, boć bez uciążliwych zabiegów przy matce i niemowlęciu, „nie zarywając nocy" za ten sam okres czasu osiąga ze sztucznych poronień kilkakrotnie wyższy dochód.

To samo — mutatis mutandis — stosuje się do wielu niestety! lekarzy. Artykuł 233 Kodeksu Karnego, zezwalający na spędzenie płodu, jeżeli zabieg był dokonany przez lekarza i przy tym:

a) był konieczny ze względu na zdrowie kobiety ciężarnej, albo b) ciąża była wynikiem czynu nierządnego z osobą poniżej 15-tu lat lub zgwałcenia, lub kazirodztwa — należałoby ograniczyć np. w tym sensie, że lekarzowi wolno dokonać takiego zabiegu tylko dla ratowania życia matki ciężarnej, przy czym lekarz powinienby — pod rygorem odpowiedzialności karnej — o każdym takim zabiegu zawiadomić z podaniem szczegółowych danych sędziego grodzkiego swego miejsca zamieszkania, składając zaprzysiężone oświadczenie o nieodzowności zabiegu dla ratowania życia ciężarnej; oczywiście sędzia władny byłby w każdym przypadku przeprowadzić odpowiednie dochodzenie. Może w ten sposób dałoby się obudzić uśpione sumienie tych lekarzy, którzy z rzezi nienarodzonych Polaków i Polek uczynili sobie intratny proceder. Godzi się podkreślić, że Rosja Radziecka karze surowo spędzenie płodu, a w r. 1944 przywróciła zakaz poszukiwania ojcostwa nieślubnego (tak liberalnie uchylony przez nasze nowe prawo rodzinne z 22. I. 1946 r.) i ustanowiła zaszczytne odznaczenia oraz renty pieni żne dla matek czworga i więcej dzieci, dając piękny wyraz swej czci dla macierzyństwa. Opieka nad kobietą ciężarną (a tym samym i nad płodem) powinna znaleźć dobitniejszy niż dotychczas wyraz i w przepisach kodeksu karnego. W myśl bowiem artykułu 234 w związku z artykułem 13 kod. kar. nieumyślne spędzenie płodu jest niekaralne, co ma taki skutek, że np. brutalny mąż, który nie w celu przerwania ciąży swej żony, ale poprostu przez brak szacunku i troskliwości popycha ją lub bije, — powodując sp dzenie płodu — nie podlega karze. A takie właśnie wypadki są niestety dość częste, oczywiście w sferach małokulturalnych. Kodeks karny musi takim brutalom wdrożyć szacunek i oględność wobec kobiety ciężarnej. Świadomi tego, że każdy cios w kobiet brzemienną godzi nie tylko w jej osobę fizyczną, ale i w płód, który ona nosi w swym łonie, winniśmy się domagać wzorem starodawnych praw i obyczajów Polski przedrozbiorowej surowych sankcyj karnych nie tylko za zamach fizyczny na kobietę brzemienną, ale i za zniewagę jej wyrządzoną. Powinna ona korzystać z ułatwień komunikacyjnych — przepis prawny, nie zaś indywidualna (co raz rzadsza) grzeczność, powinien zapewnić kobietom brzemiennym miejsce siedzące w wagonach, tramwajach, autobusach itd. na każde ich żądanie. Państwo powinno dołożyć wszelkich starań, aby niezamożnej kobiecie brzemiennej umożliwić poród w warunkach higienicznych. Należy usunąć pewne anomalie, jakie miały miejsce w szpitalnictwie przedwojennym, gdy według urzędowych danych*) za rok 1934 — 1935 brak było szpitali w 56 powiatach, oddziały położnicze nie we wszystkich szpitalach były urządzone, a najwyższe opłaty pobierano na oddziałach położniczych; w tym okresie na 53.028 porodów dokonano w szpitalach aż 33.571 poronień — troskliwszą niż dotychczas opieką musi Państwo otoczyć kobietę, zwłaszcza pracującą, gdyż w walce o byt jest ona stroną słabszą fizycznie i ekonomicznie, a przede wszystkim dla tego, że jest ona lub będzie matką, rodzicielką przyszłych pokoleń, od której zdrowia i siły biologicznej zależy dalszy rozwój narodu. Masowe zatrudnienie kobiet poza domem (wg danych Głównego Urzędu Statystycznego w 1931 roku na ogólną ilość 4.162.500 robotników ilość kobiet pracujących wynosiła 1.359.100, zaś pracowniczek umysłowych 198.600 na 465.900 mężczyzn) stało się poważnym problemem socjalno-ekonmicznym.

Dotychczasowe ustawodawstwo wymaga jeszcze pewnych uzupełnień. Powinno zagwarantować ustawowo pracowniczkom (gdyż — jak wykazało doświadczenie — nie potrafią one skutecznie bronić swych interesów, stając się przedmiotem wyzysku) równe w zasadzie prace z mężczyznami przy równych kwalifikacjach (co np. poręcza Rosjankom artykuł 122 Konstytucji Z.S.R.R.), odpowiedni do ilości udział w przedstawicielstwach pracowniczych, (Rady Zakładowe, Sądy Pracy, Zarządy związków zawodowych), wprowadzić obowiązkowe krótkie przerwy w pracy połączone z przeciwdziałającymi ćwiczeniami gimnastycznymi, celem zapobiegania szkodliwym dla organizmu kobiecego skutkom fizycznym i psychicznym jednostajnej pracy w pewnej stałej pozycji, zaś w związku z naturalnymi, periodycznymi przypadłościami kobiet i szkodliwością dla zdrowia jakiejkolwiek cięższej pracy w tym okresie należałoby ustawowo przyznać im płatne zwolnienie od pracy na przeciąg trzech dni w każdym miesiącu (bez potrzeby składania jakichkolwiek zaświadczeń lekarskich) jak to uczyniły Stany Zjednoczone Ameryki Północnej w całym szeregu poszczególnych swych Stanów.

Ustawę z 2. VII. 1924 r. (Dz. U. Rzp. P. poz. 636) w przedmiocie pracy kobiet należałoby znowelizować między innymi w tym kierunku, aby pracodawcy byli obowiązani urządzać kąpieliska dla pracowniczek oraz żłobki dla niemowląt już w zakładach zatrudniających ponad 50 kobiet, nie zaś ponad 100 kobiet jak dotychczas. A ponieważ stosownie do rozporządzenia wykonawczego z 11. III. 1927 r. (Dz. U. R .P. poz. 293), żłobki są przeznaczone tylko dla niemowląt karmio-

———————

*) przytoczonych w pracy: W. Majdańskiego „Rodzina wobec nadchodzącej epoki".

nych piersią, nie starszych ponad pietnaście miesięcy, natomiast poza zasięgiem racjonalnej opieki pozostają wszystkie małe dzieci ponad 15 miesięcy, wymagające nie mniej czujnego i troskliwego nadzoru, przeto niezbędnym byłoby nałożenie na pracodawców ustawowego obowiązku urządzenia obok żłobków dla niemowląt również ogródków dziecięcych i przedszkoli dla dzieci od 15 miesięcy wzwyż. Sieć takich żłobków i przedszkoli trzeba ustawowo rozciągnąć i na wsie — urządzenie w każdej większej wiosce żłobka i przedszkola nie przekracza możliwości finansowych wsi, a przyniesie stokrotny plon, zwiększając zdrowotność dziatwy i odciążając nasze przepracowane włościanki.

Zasiłek połogowy dla pracownicy powinien być przedłużony do 6 miesięcy po porodzie i uzupełniony specjalnym zasiłkiem na kupno wyprawki dziecięcej (przysługującym pracownicom w Rosji Radzieckiej). Wreszcie każdy pracodawca powinien być obowiązany wypłacić pracownicy wychodzącej zamąż specjalną odprawę kilkumiesięczną.

Inne jeszcze postulaty wymagające ustawowego unormowania możnaby wysunąć pod adresem Państwa i niewątpliwie uczynią to bardziej ode mnie powołani. Sądzę, że te, o których wspomniałem powyżej, należą do najpilniejszych. W każdym razie racjonalne ukształtowanie warunków życia i pracy kobiet, zwłaszcza matek zmuszonych do zarobkowania poza domem jest zagadnieniem pierwszorzędnej wagi. Jak pięknie powiedział Bolesław Prus — „mężczyzna tworzy cywilizację, ale dopiero kobieta uświęca ją i wyciska na niej idealniejsze znamię. Natura dała im — zaznacza dalej Prus — tkliwsze serca, ruchliwszą wyobraźnię, subtelniejsze zmysły, to też kobiety, nie zaś arystokracja, utrzymują w życiu codziennym wykwintność, w obyczajach łagodność, a nawet umieją budzić w nas najwznioślejsze uczucia. Kobieta jest tą pochodnią, której blaski ozłacają drogę cywilizacji".

Wierzyć należy, że odrodzona Ojczyzna otoczy troskliwą opieką kwiat polskiej kobiecości, zachwycającej swoich i obcych...

Ochrona małżeństwa i rodziny.

Powstaje pytanie, kto ma zapoczątkować życie małżeńskie i rodzinne, świadomie ofiarne, zgodne z naturą i religją Chrystusową, poświęcające osobistą wygodę dobru ogólnemu, wymagającemu wielodzietności?

Zdaniem autora cytowanej „Rodziny" powinna to uczynić inteligencja polska, gdyż ona z racji swego stanowiska, wykształcenia i wychowania jest najbardziej podatna do tego, aby stać się świadomie i najbardziej ofiarną. Łączy się to z koniecznością rezygnowania z wyższego standartu życiowego, uzyskiwanego bezdzietnością lub małodzietnością. Dla tego to inteligencja pragnąca wrócić do świadomie zdrowego życia małżeńskiego, a tym bardziej do świadomej wielodzietności, czeka większy świadomy wysiłek niż inne warstwy". Dopiero gdy inteligencja upowszechni wśród siebie typ małżeństwa świadomie żyjącego zgodnie z naturą pójdą za nią inne warstwy". Jej decyzja wywrze doniosły wpływ na przyszłość narodu. Ta decyzja nie będzie lekka ani łatwa do powzięcia, bo wymagać będzie całkowitej zmiany dotychczasowego stylu życia, jednak jest nieunikniona — jeśli chcemy żyć.

Z tym jakże doniosłym zagadnieniem łączy się inne, pokrewne — ile mieć dzieci.

Przysłowia są mądrością narodów, a jedno z polskich mówi: „komu Bóg dał dzieci, temu da i na dzieci;" zawiera ono tę myśl, że każde przybywające na świat dziecko rodziców uczciwych i pracowitych jest dla nich źródłem nowej energii, bodźcem do rozwinięcia jeszcze większej rzutkości, zapobiegliwości i pracowitości, celem wyżywienia i wychowania dziatwy.

Ze stanowiska potrzeb ludnościowych naszego narodu minimalnym postulatem pod adresem polskiego małżeństwa byłoby posiadanie 3 — 4 dzieci. Przy rodzinie o dwojgu dzieciach, której typ rozpowszechniony jest na Zachodzie i w Skandynawii, wśród narodów wymierających, będziemy w najlepszym razie dreptać w miejscu, boć dwoje dzieci — przyjmując nawet, że dożyją starości — zaledwie równoważy ubytek rodziców w bilansie ludnościowym narodu. Godzi się tu jeszcze zaznaczyć, że nasz wielki wieszcz i ojciec duchowy polskiej demokracji, Adam Mickiewicz był zdecydowanym przeciwnikiem ograniczania przyrostu ludności, intuicyjnie wyczuwając niebezpieczeństwo z tej strony zagrażające Ojczyźnie.

W swych wykładach o literaturach słowiańskich (r. III str. 138 wyd. T. Piniego) powiedział m. in.:

...„Filantropia ekonomistów angielskich i amerykańskich doszła do tego, że aż obmyślają i podają sposoby zatrzymywania wzrostu ludności i na czymże te sposoby mają polegać? Na uczynieniu małżeństw bezpłodnymi. Pomimo wolności druku we Francji... nie znalazło się, dzięki Bogu, żadne pióro francuskie tak bezczelne, żeby śmiało powtórzyć ogłoszenie tych wynalazków angielsko-amerykańskich".

Państwo musi pomóc swym obywatelom we własnym dobrze zrozumianym interesie.

Ale jak ułatwić małżonkom spełnienie ich właściwego powołania — założenia zdrowej i licznej rodziny?

Przede wszystkim, jak sądzę, należy stworzyć odpowiedni klimat psychiczny i moralny dla małżeństwa i rodziny.

Przedwojenna bowiem literatura i sztuka we wszelkich jej rodzajach podważały uporczywie fundamenty małżeństwa i rodzinę, szerząc lubieżność, wykpiwając cnotliwość i wierność małżeńską, sławiąc brak panowania nad swymi zmysłami jako dowód postępu.

Pewne organizacje z uporem godnym lepszej sprawy propagowały ograniczenie potomstwa jako uniwersalne lekarstwo na różne bolączki społeczne. Niektóre przepisy pragmatyk służbowych np. dla oficerów, dla policji, straży granicznej zakazywały lub utrudniały zawieranie małżeństw i temu podobne. Takie Objawy nie mogą się powtórzyć w Polsce, odradzającej się w ciężkim trudzie ze straszliwych zniszczeń wojennych. Małżeństwo i rodzina legalna muszą być otoczone troskliwą opieką Państwa, ich podstawy prawno-ustrojowe mocne i niewzruszalne, linia podziału między małżeństwem, a związkiem nieślubnym (konkubinatem) — ostra i wyraźna. Państwo,

nie może wahać się w wyborze między rodziną legalną a luźnym związkiem. Wszelkiego rodzaju przywileje, wyróżnienia i ulgi powinny być przyznane wyłącznie tylko małżonkom ślubnym — jeżeli mamy osiągnąć cel zamierzony; zdrowy, stały i silny rozwój narodu.

Najpilniejszym zadaniem powinno być stworzenie specjalnego „Funduszu Rodzinnego", z którego udzielane byłyby nowożeńcom pożyczki na zagospodarowanie się, częściowo w gotówce, częściowo w sprzętach gospodarstwa domowego, co jednocześnie rozwinęłoby odpowiedni dział przemysłu, zapewniając mu stały i znaczny zbyt. Na kawalerów państwo powinno nałożyć tak wysokie podatki, aby z westchnieniem ulgi zmieniali swe motylkowate życie na trudy i rozkosze rodzinne. Po precedensy nie potrzebujemy sięgać aż do starożytności, która np. wyłączała kawalerów wogóle od urzędów (prawa likurga) — wystarczą przykłady zaczerpnięte ze współczesnych nam państw, jak Bułgaria, która — acz nie — zagrożona wymieraniem jak my, ale zapobiegliwa o swą siłę biologiczną i o zabezpieczenie trwałości swego przyrostu naturalnego — zdecydowała się już w czasie ostatniej wojny na daleko idące zarządzenia. Uchwalony przez Radę Ministrów i wniesiony do parlamentu projekt ustawy o ochronie wielodzietnych rodzin bułgarskich i o popieraniu małżeństw przewidywał szereg przywilejów i udogodnień dla nowożeńców, i dla rodziców z licznymi dziećmi jako to: długoterminowe pożyczki dla nowożeńców, popieranie rozrodczości, zmniejszanie podatków bezpośrednich od wielodzietnych do 70%, bezpłatną dla nich pomoc lekarską, uprzywilejowanie w przydziale ziemi, posad itp. Jednocześnie projekt zawiera specjalne rygory przeciwko kawalerom, którzy niezależnie od wysokiego opodatkowania podlegać mieli wszelkiego rodzaju ograniczeniom w swej służbie czy zawodzie.

Państwo Polskie po ostatniej wojnie światowej zapoczątkowało akcję popierania rodzin, przywracając np. dodatki rodzinne lub wprowadzając pewne, dość niewielkie, ulgi w podatku dochodowym. Są to jednak ciągle jeszcze tylko fragmenty akcji, która musi być ujęta w jednolity system, obejmujący całość zagadnienia, a nie pewne tylko jego odcinki. W tym systemie nie mogą być pominięte jego fundamenty — prawo rodzinne i prawo małżeńskie, które w swej obecnej formie nie odpowiadają w dostatecznej mierze aktualnym potrzebom narodu. W szczególności nie są zabezpieczone należycie prawa i interesy kobiet, jako strony z reguły słabszej w wyścigu życiowym od mężczyzny, albowiem szanse życiowe kobiety maleją znacznie szybciej niż mężczyzny. Jest przecież faktem oczywistym, że wskutek porodów, nocy bezsennych i trudów związanych z wychowaniem dzieci, ze żmudną i nieefektowną pracą domową, kobiety szybciej się starzeją, uroda ich więdnie, zdrowie podupada.

To też minimalnymi postulatami byłyby w tej dziedzinie między innymi:

1) usunięcie dotychczasowego upośledzenia małżonka w spadkobraniu po współmałżonku — tak np. dotychczas żona po mężu w zbiegu z dziećmi nic nie dostaje na własność, a tylko do użytkowania dożywotniego, zaś w braku dzieci, a w zbiegu z braćmi czy siostrami zmarłego współmałżonka traci na ich rzecz aż ¾ spadku, otrzymuje tylko ¼ spadku mężowskiego na własność — choć ten spadek po mężu powstał często w znacznej mierze jej trudem skrzętnością i zapobiegliwością całego życia;

2) zakaz rozwiązywania przez rozwód małżeństw posiadających już kilkoro dzieci, gdyż ich racjonalne wychowanie przerasta siły jednego małżonka;

3) ustawowo zagwarantowana pomoc ze strony Państwa dla wdów obarczonych nieletnimi dziećmi;

4) Wprowadzenie do naszego kodeksu karnego przepisu analogicznego do artykułu 418 kod. kar. ros. (obowiązującego na naszym terenie do 1932 r.) w myśl którego: „Osoba stanu małżeńskiego winna cudzołóstwo oraz winny świadomego wstąpienia z osobą stanu małżeńskiego w związek cudzołożny ulegnie karze aresztu" — przy czym przestępstwo takie ulegałoby (jak poprzednio) ściganiu z oskarżenia prywatnego przez współmałżonka osoby cudzołożnej;

5) surowe sankcje na małżonka, zrywającego samowolnie pożycie małżeńskie, z którego zrodziło się dwoje lub więcej dzieci i pozostawiającego małżonkę i dzieci bez środków do życia na pastwę losu.

Indywidualne dążenia muszą być podporządkowane dobru wyższego rzędu — rodziny i społeczeństwa.

My jesteśmy przecież niczym — Ojczyzna zaś wszystkim!

***

Na zakończenie pozwalamy sobie zwrócić się z gorącym apelem do naszych dzielnych rodaczek: nie dajcie się zdystansować swym babkom i prababkom, które ofiarnie wziąwszy na swe wątłe barki brzemię macierzyństwa, wzmogły w ubiegłym stuleciu 4-krotnie liczebność, a tym samym siłę i prężność narodu polskiego.

Mgr Witalis Kuźmicki

Odpowiedzialność kolei za wypadki

Odbudowa życia gospodarczego po wojnie, scalenie wszystkich dzielnic w jeden organizm, wymagają jednolitego ustawodawstwa, jednolitego unormowania prawnego poszczególnych dziedzin życia — poszczególnych zagadnień.

Komisja Kodyfikacyjna, borykająca się z pstrokacizną prawną okresu dowojennego w ciągu 20 lat doprowadziła do unifikacji poszczególnych dziedzin prawa, niestety, zadania swego nie wykonała całkowicie, pozostawiając w przepisach wprowadzających nowe prawa polskie moc obowiązującą różnych przepisów zaborczych.

W ten sposób, mimo wprowadzenia w życie w 1934 r. polskiego Kodeksu Zobowiązań, utrzymane zostały w mocy odrębne przepisy zaborcze, dotyczące

interesującej nas odpowiedzialności kolei za nieszczęśliwe wypadki.

Ustawodawca polski mając zadanie uchylenia przepisów zaborczych o odpowiedzialności kolei za wypadki i wprowadzenia jednolitego unormowania prawnego, tej dziedziny może obrać jedno z dwojga rozwiązań:

1) Rozciągnąć moc obowiązującą art. od 152 do 167 Kod. Zob. na wypadki kolejowe, a to przez skreślenie zastrzeżeń, przewdzianych w art. 156 Kod. Zob.
2) Wydać jednolitą dla całego państwa ustawę szczególną o odpowiedzialności kolei za nieszczęśliwe wypadki.

Gdyby ustawodawca wybrał drugie rozwiązanie, musiałby w tej nowej ustawie uwzględnić następujące elementy zasadnicze:

a) określenie przyczyn wypadku
b) określenie winy
c) określenie szkody
d) wysokość odszkodowania
e) osoby uczestniczące w odszkodowaniu
f) przedawnienie.

Są to oczywiście elementy główne, które zawierać winna ustawa. Inne postanowienia będą miały charakter drugorzędny.

Konieczność dokładnego sprecyzowania poszczególnych elementów ustawy w formie zwięzłej i jasnej konstrukcji jurydycznej postanowień usunie w praktyce dowolność interpretacji.

Przepisy zaborcze nie czyniły zadość tym wymaganiom dając judykaturze sądowej szerokie pole do wykładni, niejednokrotnie odbiegającej od instancji ustawodawcy.

Wszystkie ustawy zaborcze wychodząc z założenia, „kto czerpie zysk, ten musi ponosić ryzyko“, stanęły na stanowisku ustawowego domniemania winy kolei w razie powstania wypadku. Tego poglądu trzyma się i Kodeks Zobowiązań.

Jeżeli zatem, kolej obarczona jest winą z mocy samego prawa, odwrotnie do zasady, że wina musi być udowodniona, to ramy, w których taka wina ma obciążać kolej, muszą być wyraźnie ustawowo zakreślone, aby nie dać możności do rozszerzającej wykładni sądów.

Za wypadki, które pociągnąć mogą ustawowe domniemania winy kolei, ustawa musiałaby uznać jedynie i wyraźnie wypadki, które wywołane zostały ruchem pociągów lub taboru kolejowego, względnie wskutek wadliwości ich urządzeń.

Wszelkie inne wypadki i szkody z nimi związane winny być podane ogólnym normom prawa cywilnego.

Uznając zasadę ustawowego domniemania winy kolei, wszystkie zaborcze ustawy i nasz Kodeks Zobowiązań dają możność kolei uwolnienia się od tej winy przez udowodnienie, że wypadek nastąpił z winy samego poszkodowanego. Co się tyczy wypadków z powodu siły wyższej lub działania osoby trzeciej to obowiązujące dotychczas przepisy dzielnicowe normują te sprawy nie jednolicie. Uwolnienia się od winy na skutek działania osoby trzeciej nie przewiduje ustawa niemiecka, co, zwłaszcza przy obostrzonej odpowiedzialności kolei za nieszczęśliwe wypadki, nie jest słuszne.

Działanie siły wyższej, wykluczającej odpowiedzialność kolei za wypadek, uznają Kodeks Zobowiązań, ustawa rosyjska i ustawa niemiecka.

Natomiast ustawa austriacka, pojęcie powszechnie znanej „Vis maior“, zastępuje pojęciem, moim zdaniem, mniej konkretnym „nieuchronności“.

Pojęcie nieuchronności wymaga bądź interpretacji ustawowej, bądź też sądowej.

Nieuchronność zdarzenia określona jako skutek działania nieprzewidzianego przez normalną ostrożność nie jest właściwie żadną definicją, bowiem jedną niewiadomą określa się przez drugą niewiadomą.

Jeśli jeszcze pojęcie nieuchronności uzależnić od tego, że kolej dla ostrożności wykonała wszystko, czego przepisami od niej się wymaga, lub co jest gospodarczo uzasadnione, to okaże się w praktyce, że kolej nie ponosi odpowiedzialności za wypadek, mimo, że wina kolei jest oczywista.

Z punktu widzenia sprawiedliwości społecznej takie uchylenie się kolei od skutków wypadku jest niesłuszne, a dla poszkodowanej jednostki krzywdzące.

Przykładem takiego wypadku będą wypadki kolejowe na przejazdach niestrzeżonych.

Przy określonej przepisami widzialności przejazdy kolejowe mogą być niestrzeżone i nie posiadają zapór.

Zdawałoby się, że w razie wypadku na takim przejeździe wina wypadku musi obarczać samego poszkodowanego w oparciu o domniemanie faktyczne, iż w czasie przejazdu przez tory kolejowe poszkodowany spał lub zaniedbał elementarnych środków ostrożności i nie obserwował toru.

Tymczasem ta przepisowa widzialność traci niemal lub nawet całkowicie swoje znaczenie, gdy przejazd przez przejazdy niestrzeżone odbywa się w czasie ulewy, zawieruchy śnieżnej, gęstej mgły, a zwłaszcza nocą. Tu już nie pomoże żadna widzialność, żadne tablice ostrzegawcze, a obrona, iż przejazd nie wymagał strzeżenia z powodu przepisowych warunków widzialności, staje się bez znaczenia i może mieć wpływ jedynie na uwolnienie odnośnych pracowników kolejowych od sankcji karnych, nie zaś od skutków cywilnych, powstałych wskutek wypadku kolejowego.

W szczególności w rażącej dysproporcji będzie sytuacja poszkodowanego do sytuacji kolei, gdy ta ostatnia zasłaniać się będzie brakiem odpowiedzialności za wypadek z tego powodu, iż wykonała wszystko, co gospodarczo było uzasadnione, aby zapobiec wypadkowi.

Sądy tę dysproporcję niejednokrotnie podkreślały nawet w tych wypadkach, gdy zawinienie poszkodowanego było dość widoczne i nie uwalniały kolei od odpowiedzialności.

Gdy więc ani „przepisowe kroki ostrożności“, zachowane przez kolej, ani tym bardziej „gospodarczo uzasadnione przedsięwzięcia“, nie są tymi czynnikami, które określają bliżej pojęcie „nieuchronności zdarzenia“, uwalniającego kolej od odpowiedzialności należałoby z tej niewiadomej zrezygnować, a przyjąć wzorem Kodeksu Zobowiązań i innych ustaw pojęcie siły wyższej, nie może nieco węższe ale zato bardziej realne mające granice.

Szkoda majątkowa, spowodowana przez wypadek kolejowy, winna być określona nie tylko jako strata tego, co poszkodowany miał w chwili wypadku, lecz i strata spodziewanych w przyszłości korzyści. Jes

to słuszne z punktu widzenia społecznego. Tak sprawę ujmuje i Kodeks Zobowiązań.

Dla zakreślenia granic szkody ustawodawstwa wprowadzają pojęcie normalnych następstw działania lub zaniechania, które spowodowały szkodę.

Są to oczywiście pewne ograniczenia dla sądów i pewne wskazówki ustawodawcy.

Praktyka wykazuje jednak, że szkoda nieraz łączy się z wypadkiem niejednym ogniwem, lecz całym łańcuchem ogniw przyczynowych i że tak powstałej szkody nie można nie uznać za normalne następstwa działań lub zaniechań powodujących wypadek.

W tej materii w literaturze mamy różnorodne przykłady i rozumowania, którym trudno odmówić racji. Dlatego też przepis ten nie ograniczy całkowicie sądów, lecz w dalszym ciągu da możność sądom treść jego ułożyć w swej interpretacji, dostosowanej do okoliczności konkretnego wypadku. Z ustaleniem szkody wiąże się oczywiście odszkodowanie bądź w formie renty, bądź jednorazowo wypłaconej kwoty. Przepisy zaborcze jak np. prawo rosyjskie nie ustalały wysokości jednorazowego odszkodowania. Jedynie judykatura sądowa określiła jednorazowo wypłacone odszkodowanie jako dziesięcioletnią, skapitalizowaną rentę. Kodeks Zobowiązań wyraźnie postanawia, że odszkodowanie nie może przewyższać dziesięcioletniej kapitalizacji renty, chyba, że strony zgodzą się na wyższą kapitalizację.

Stanowisko Kodeksu Zobowiązań w tej materii wydaje się najbardziej słuszne. Przyjmując jako zasadę, że za szkodę musi być wypłacona renta, kodeks zakreśla maksymalną granicę ustawową jednorazowego odszkodowania, dopuszczając odstępstwa od tego za zgodą poszkodowanego i kolei.

Przy takim ujęciu granic odszkodowania, kolej, biorąc pod uwagę prawdopodobną długość życia uprawnionego do pobierania renty, może nastawać na zasądzeniu tylko renty, gdy poszkodowany jest w podeszłym wieku, może zaś zgodzić się i na wyższą niż dziesięcioletnią kapitalizację renty, gdy poszkodowany jest w wieku młodym. Nieprzekraczalność dziesięcioletniej kapitalizacji nie byłaby gospodarczo uzasadnioną, ani dla jednej, ani dla drugiej strony. Poszkodowany pozbawiony byłby możności otrzymania jednorazowo większej sumy pieniężnej, zaś kolej zamiast wypłacić od razu rentę np. za 15 lat musiałaby (w razie niezgody na dziesięcioletnią kapitalizację) płacić rentę w zależności od wieku poszkodowanego 20 lub 30 lat.

Niektóre ustawy późniejsze jak np. niemiecka, starają się określić maksymalną kwotę pieniężną, jaką można wypłacić poszkodowanemu.

Stanowisko takie nie wydaje się słuszne z punktu widzenia sprawiedliwości, zwłaszcza w dobie reform społecznych ograniczenia stanu posiadania nadmiernych zysków.

Musi być utrzymana kardynalna zasada sprawiedliwości, że poszkodowany musi otrzymać to, co utracił bez własnej winy skutkiem nieszczęśliwego wypadku kolejowego.

Utrata ręki, nogi, zdrowia a zwłaszcza życia, nie da się ocenić żadną kwotą i odszkodowanie tego nie czyni, mając na celu jedynie zapewnienie poszkodowanemu środków do życia, które on utracił skutkiem wypadku.

Zresztą — jak doświadczenie ubiegłych lat wskazuje — kwoty na odszkodowanie stanowią znikomą pozycję w wydatkach budżetu kolejowego, fiskalne więc względy nie powinny, choćby z tego powodu odgrywać tu żadnej roli.

To, że niektóre państwa europejskie czy też Amerykanie znają odpowiedzialności kolei za nieszczęśliwe wypadki, nie może być brane pod uwagę.

Prawo rodzime jest wyrazem takiego czy innego kształtowania się poczucia prawnego w społeczeństwie i to musi być decydujące dla polskiego ustawodawcy.

Gdyby w szkodach, jakie dotknęły obywatela polskiego wskutek wypadku kolejowego, w których jego woli nie ma, jak to ma miejsce przy szkodach z innych zobowiązań, nie zostałaby ta szkoda należycie wynagrodzoną, odczułby on, jako niczym nieusprawiedliwioną krzywdę, uzasadnioną jedynie wadliwością odnośnych norm prawnych.

Odrębną pozycję w odszkodowaniu zajmuje tzw. zadośćuczynienie za krzywdę moralną w formie pewnej kwoty pieniężnej, względnie nawiązka za doznany ból.

Instytucja ta w odszkodowaniach kolejowych na terenie zaborów rosyjskiego i niemieckiego jest nową. Wprowadził ją Kodeks Zobowiązań.

Nie poruszając całkiem zasadności tej instytucji uważam jednak, iż gdyby ona została utrzymana w ustawie polskiej o odpowiedzialności kolei za nieszczęśliwe wypadki, musiałby ustawodawca zakreślić przynajmniej maksymalne granice kwoty, jaką sąd z tego tytułu może zasądzić.

Przed wojną sądy Apelacji Wileńskiej, stojąc widocznie na tym stanowisku, zasądzały jako zadośćuczynienie za krzywdę moralną przy zabiciu w wypadku kolejowym 1.000 zł., przy skaleczeniu 500 zł. Sądy na terenie zaboru austriackiego z tego tytułu zasądzały b. poważne kwoty.

Ważnym jest również określenie w ustawie osób uczestniczących w odszkodowaniu. Gdy poszkodowany żyje, sprawa nie nasuwa żadnych wątpliwości. Natomiast, w razie śmierci wskutek wypadku kolejowego powstaje pytanie, kto ma prawo do odszkodowania po zmarłym i w jakiej wysokości.

Ustawy zaborcze zacieśniały krąg osób, uprawnionych do odszkodowania, do liczby osób, które zmarły, obowiązany był z mocy ustawy utrzymywać.

Kodeks Zobowiązań, traktując bardziej liberalnie rozszerza to uprawnienie i na inne osoby, którym zmarły dobrowolnie i stale dostarczał środków utrzymania.

Przy wnikliwej analizie tego postanowienia Kodeksu Zobowiązań należy przyjść do wniosku, że stanowisko Kodeksu Zobowiązań jest słuszne. Starzec lub dziecko niezdolne do zarobkowania, będące na faktycznym utrzymaniu zmarłego, mimo braku ustawowego obowiązku do utrzymania, są tymi, którzy, pomijając stronę uczuciową, ponieśli stratę materialną skutkiem wypadku kolejowego.

Wydaje się więc uzasadnione, że nie opieka społeczna musi zapewnić im dalszy byt, lecz sprawca utraty tego bytu, to jest w danym wypadku kolej.

Żaden przepis nie przewidywał wysokości udziału osób, pozostałych po zmarłym, w odszkodowaniu, pozostawiając to orzecznictwu sądów. Praktyka sądowa w tym kierunku była niejednolita.

Rzecz oczywista, że osoby pozostałe po zmarłym nie mogą otrzymać całego odszkodowania, jakie mógłby otrzymać poszkodowany, gdyby żył. Część bowiem odszkodowania zużyłby zmarły na życie własne. Sądy, nie mając wskazówki ustawowej, zasądzały na rzecz pozostałych po zmarłym osób różnie: $^3/_4$, $^3/_5$ lub połowę odszkodowania przysługującego zmarłemu.

By uniknąć dowolności, wskazane jest w ustawie zakreślić maksymalną i minimalną część udziału, jaka może być zasądzona po zmarłym na rzecz pozostałych po nim osób.

Wreszcie ostatnim z elementów ustawy jest przedawnienie roszczeń.

Termin ten w zaborczych ustawach i Kodeksie Zobowiązań waha się od jednego roku do trzech lat.

Prawo rosyjskie zasadniczo zakreślało jednaroczny termin przedawnienia.

W literaturze prawniczej tak krótki termin przedawnienia uzasadniony był tym, że skoro w wypadku kolejowym ustawowo domniemywa się wina kolei, która musi gromadzić dowody na swoją obronę, to okres ten nie może być długi. W ciągu roku nie zacierają się jeszcze w pamięci ludzkiej okoliczności wypadku, co ma znaczenie przy badaniu świadków. Ponadto z upływem czasu mogą ulec zniszczeniu lub zagubieniu i inne dowody, mogące mieć istotne znaczenie dla sprawy.

Jednoroczny termin przedawnienia — zdaniem moim — powinien znaleźć się i w ustawie polskiej. Termin ten musi być liczony tylko od dnia wypadku, a nie alternatywnie od innych okoliczności, jak to przewidywało prawo rosyjskie, co w praktyce sprowadzało się do dwu lub trzyletniego przedawnienia, wbrew intencjom ustawodawcy.

Jednoroczny termin jest dostatecznie długi na poszukiwanie strat, zwłaszcza przy klauzuli, że zgłoszenie roszczenia do kolei wstrzymuje bieg przedawnienia.

Opierając się tedy na wzorach już istniejących przy uwzględnieniu przede wszystkim postanowień Kodeksu Zobowiązań jako nowoczesnego prawa polskiego i przy wykorzystaniu doświadczeń praktyki ustawodawca polski może stworzyć jednolitą ustawę dla całego państwa, która może nie być ideałem, lecz usunie braki i nierówności, jakie dotychczas istnieją pod rządami przepisów dzielnicowych.

Przyp. Redakcji: Byłoby bardzo pożądane, by artykuł ten wywołał szerszą dyskusję w kołach prawniczych i wśród sfer zainteresowanych; zebrany materiał będzie mógł służyć do opracowania jednolitych przepisów, normujących sprawę odpowiedzialności kolei.

Inż. Włodzimierz Larouy

Niedomagania komunikacji dojazdowej

Komunikacja dojazdowa, jak sama nazwa wskazuje, ma na celu dojazd podróżnych lub dowóz towarów do głównych szlaków komunikacyjnych i odwrotnie — od stacyj na liniach komunikacji głównej do domów czyli, jak to się mówi obecnie, od czy też do drzwi klientów. Do tego rodzaju komunikacji należą wszystkie te, uważane czasem za mało-ważne i drugorzędne, środki przewozowe poczynając od najprostszych jak rowery, wózki ręczne, dorożki i furmanki konne do ulepszonych i nowoczesnych, do których zaliczyć trzeba taksówki, autobusy, samochody ciężarowe, tramwaje, koleje wąskotorowe parowe, motorowe i elektryczne, wreszcie koleje normalnotorowe o wybitnie miejscowym znaczeniu.

Cała ta grupa środków dowozowych, ze względu na swoje właściwości transportowe, nie może i nie powinna być używana do przewozów na dalsze odległości, bowiem nie jest to korzystne, wypada drożej i jest często mniej wygodne w porównaniu do innych tzw. dalekobieżnych środków komunikacji.

Posługując się wieloletnim doświadczeniem przedsiębiorstw przewozowych, opartym na danych statystycznych, da się określić odległości, na jakich wskazane jest korzystanie z tego, czy też innego środka przewozowego, jako najtańszego i najdogodniejszego.

Badając zależność własnych kosztów przewozów różnymi środkami komunikacyjnymi, w świetle przedwojennych liczb statystycznych (według danych Ministerstwa Komunikacji i przedsiębiorstw przewozowych) stwierdzić wypada pewną kolejność korzyści przewozowych wszystkich tych środków zależnie od odległości przewozu. Z tych danych wynika, że w miarę wzrostu odległości koszty własne przewozu wzrastają lub spadają w zależności od tego, jaki środek użyto do dokonania przewozów, przy czym daje się stwierdzić, że istnieją pewne granice odległości dla każdego z tych środków przewozu.

Rzecz biorąc przykładowo, stwierdzić wypada, że korzystanie np. z transportu konnego do przewozu towarów, czy też podróżnych na odległość kilkunastu metrów, zarówno jak i na odległość kilkuset kilometrów byłoby i kosztowniejszym i mniej dogodnym, niż użycie innego właściwego rodzaju transportu. Również nikt nie chciałby zamienić przejazdu samochodem osobowym na odległość 20 — 30 km. na taki sam przejazd pociągiem kolei, natomiast podróż tysiąckilometrową każdy wolałby odbyć w wygodnym wagonie sypialnym kolei normalnotorowej, czy też nowoczesnym samolotem, a nie samochodem lub koleją wąskotorową.

Zatem, istnieje pewna hierarchia środków transportowych zależna od odległości przewozów, która układa się jak następuje: transport ręczny, konny, samochodowy, kolejowy, wreszcie samolotowy, z których każdy, użyty do przewozu, czy to towarów, czy to podróżnych na odległości po za pewnymi granicami właściwymi dla danego środka komunikacji, staje się nieodpowiednim wskutek niedogodności oraz wzrostu własnych kosztów przewozu i to zarówno w wypadkach, kiedy odległości te będą większe lub mniejsze od odpowiadających danemu środkowi transportu.

Analizując dokładnie i porównując ze sobą zalety i wady wszystkich środków komunikacyjnych, stwierdzić należy, że każdy z nich ma swoje plusy i minusy i jest niczym innym jak uzupełnieniem drugiego. Dlatego też zupełnie mylnym jest pogląd przedwojenny, że ten lub inny z tych środków stanowi konkurencję dla drugiego. W rzeczywistości jednak tak nie jest i tylko niewłaściwa gospodarka i polityka komunikacyjna przedwojenna tworzyły sztucznie i niestety narazie również tworzą szkodliwą dla ogółu i samej sprawy komunikacji konkurencję pomiędzy różnymi środkami transportu.

Obecnie, w zmienionych gruntownie warunkach, kiedy sprawy komunikacji całkowicie są w rękach Państwa, łatwym wydaje się uporządkowanie spraw komunikacji tak, aby każdy środek transportowy był należycie oraz właściwie zastosowany i wykorzystany, stając się dogodnym uzupełnieniem drugiego, a nie tak, jak dotychczas szkodliwą konkurencją i nawet czasem ciężarem dla Państwa.

Koleje normalnotorowe i lotnictwo, z małymi wyjątkami są w rękach państwa, a nawet jednego tylko ministerstwa, natomiast komunikacja dojazdowa jest rozprosozona i uprawiana nie tylko przez prawie wszystkie resorty państwowe, lecz w znacznej mierze i przez instytucje społeczne, firmy prywatne oraz osoby fizyczne.

Nie poruszając spraw komunikacji tzw. dalekobieżnej, która stanowi odrębne, nader ciekawe a również szerokie zagadnienie, zajmujemy się tu tą sprawą komunikacji dojazdowej, czyli lokalnej, w której dziedzinie, przyznać niestety wypada, panował przed wojną i również obecnie panuje jeszcze chaos i nikomu niepotrzebna szkodliwa konkurencja.

Przy podejściu bliżej do tej sprawy spotkać można na porządku dziennym takie zjawiska jak np. brak kilkudziesięciu parowozów na kolejach wąskotorowych PKP w tenczas, gdy na takich samych kolejach podległych Ministerstwu Przemysłu stoją po kilka miesięcy rocznie bezczynnie setki parowozów zdatnych do ruchu. To samo można powiedzieć i o wagonach.

Niedopuszczalne są wypadki posiadania i niewykorzystywania przez pewną cukrownię 17 czynnych parowozów i 700 wagonów na swej kolei wąskotorowej użytku tzw. gospodarczego, długości wszystkiego 150 km. wtedy, kiedy sąsiednia taka sama kolej wąskotorowa PKP przy 250 km. eksploatowanych linij użytku publicznego ma tylko 18 parowozów oraz 800 wagonów i wobec tego ma wielkie trudności z należytym wykonaniem przewozów li tylko z braku kilku parowozów.

Również nie można uważać za celowe przechowywanie w magazynie jednej z cukrowni kilku wąskotorowych lokomotyw spalinowych wtedy, gdy mogłyby być one z pożytkiem wykorzystane do pracy na kolejach wąskotorowych PKP, odczuwających ostry brak parowozów, czy też lokomotyw motorowych.

Czyż nie jest zjawiskiem szkodliwym brak samochodów do uruchomienia linij, łączących niektóre stacje kolei wąskotorowych i normalnotorowych między sobą, czy też z większymi ośrodkami położonymi w odległości kilku lub kilkunastu kilometrów od tych stacyj, wtenczas gdy Centralny Urząd Motoryzacji uruchamia, lub wydaje koncesje firmom prywatnym i PKS-owi na uruchomienie komunikacji samochodowej na liniach równoległych, przebiegających przez miejscowości pomiędzy którymi istnieje już komunikacja kolejowa.

Można wątpić czy właściwe i pożyteczne są wypadki, kiedy cukrownia należąca do Ministerstwa Przemysłu i posiadająca kolej wąskotorową wyłącznie do własnych potrzeb gospodarczych, czyli zasadniczo do przewozu buraków w okresie tylko 2 — 3 miesięcy do roku, przewozi w całym wolnym czasie pociągami swej kolei podróżnych i obce towary, czyniąc konkurencję kolei wąskotorowej PKP, ciągnąc z tych właściwie nielegalnych przewozów dość znaczne zyski i tym samym uszczuplając wpływy PKP powołanych do utrzymania komunikacji publicznej na odcinku sąsiednim i równoległym z koleją cukrowniana.

Jak należy wytłumaczyć wypadki, kiedy poczta, zamiast korzystać z kolei wąskotorowej PKP dla przewozu swoich przesyłek, uruchamia w kierunku równoległym do pewnej linii kolei wąskotorowej autobusy, którymi poza nieznaczną ilością przesyłek pocztowych, przewozi większą liczbę podróżnych, godząc tym samym podwójnie w interesy kolei wąskotorowej. Przecież to daje (jeżeli wogóle daje) Państwu wątpliwe zyski, powoduje tylko wydatki poczty na materiały pędne, obsługę i zużycie autobusu wtenczas, gdy przesyłki pocztowe i podróżni mogliby być przewiezieni pociągiem kolei.

Z uwagi na przytoczone wyżej przykłady, których jest niezliczona ilość, nasuwa się samo przez się zjawisko, przecież przedsiębiorstwo PKP nie zajmuje się przyjmowaniem oraz płatnym przewozem korespondencji, telegramów i paczek pocztowych prywatnych równolegle z przedsiębiorstwem „Polska Poczta Telegraf i Telefon" albo zapytanie dlaczego PKP nie zajmuje się płatnym przewozem pasażerów i towarów prywatnych swymi samochodami gospodarczymi, co byłoby właściwsze, niż wykonywanie takich przewozów zarobkowych przez instytucje do utrzymywania komunikacji publicznej wcale nie powołane.

Jednak dążąc do usprawnienia komunikacji dojazdowej nie należy utrudniać szerokim masom ludności korzystania z niej, lecz trzeba uregulować jej pracę i jeszcze w większym stopniu ułatwić, udostępnić i udogodnić.

Tu trzeba mieć na uwadze, że wszystkie środki komunikacji dojazdowej dobre są do transportu na odległości stosunkowo krótkie, nie przekraczające kilkudziesięciu, czy też setki kilometrów. Zasadniczym wspólnym rysem tak tramwajów, samochodów, jak i kolei wąskotorowych są częstotliwość ruchu, z możliwością wyładunku i naładunku w każdym miejscu trasy przewozu, łatwość obsługi oraz odprawy podróżnych i towarów, jak również szybkość w załatwieniu klientów i wykonywaniu przewozów, przy czym z powodzeniem mogą być wykonywane przewozy jednocześnie stosunkowo niewielkie ilościowo.

W komunikacji dojazdowej nie może mieć miejsca dłuższe stanie podróżnych w „ogonku" przy kasie bi-

letowej na stacji, lub całodzienne, a tym bardziej kilkudniowe oczekiwanie na wagon pod naładunek towaru.

Natomiast kolei normalnotorowych, będących trzonem komunikacji, nie powinno się obciążać wykonywaniem przewozów w warunkach właściwych dla komunikacji dojazdowej, czyli przewozami na bliższą odległość, z wyładunkiem lub naładunkiem w każdym miejscu swej trasy, co parę set metrów, czy też co 1 — 2 kilometry, przy kursowaniu pociągów w bardzo krótkich odstępach czasu, co kilkanaście lub kilka minut dla przewiezienia za jednym razem kilku, lub kilkunastu, a nawet kilkudziesięciu podróżnych, podstawianiem wagonów pod naładunek natychmiast, lub w parę godzin po ich zamówieniu przez klienta itp. Wszystkie te warunki są niedogodne i prawie niewykonalne dla kolei normalnotorowych, ale są dobre i konieczne w komunikacji dojazdowej.

Również sposób zaopatrzenia komunikacji dojazdowej w materiały niezbędne do ich eksploatacji jest odmienny, niż środków komunikacji dalekobieżnej, które wymagają wszystkiego w ilościach nieporównanie większych, natomiast dostawy tych materiałów dla środków transportu komunikacji dojazdowej muszą być czynione w małych stosunkowo ilościach, ale częściej i w terminach ściśle określonych, w których przekroczenie nawet o jeden dzień wpływa już ujemnie na sprawne funkcjonowanie każdego środka komunikacji dojazdowej.

Szczególnie koleje wąskotorowe mają pod tym względem odrębne wymagania. Tak np. w niektórych porach roku węgiel, czy też ropa mogą być dostarczane regularnie w niewielkich stosunkowo ilościach i rozprowadzane po liniach kolei na potrzeby utrzymania normalnego ruchu pociągów, zaś w innych okresach węgiel należy dostarczyć w większych partiach w celu poczynienia dość znacznego zapasu na kilka miesięcy okresu wzmożonych przewozów, kiedy z powodu specyficznych sezonowych i masowych przewozów handlowych, jak np. przewozy buraków do cukrowni, czy też wywózka drewna z lasów, lub kartofli i zboża w jesieni, nie może być mowy o jakichkolwiek przewozach większych dla własnych potrzeb kolei wąskotorowej.

Tak jak cukrownia nie może rozpocząć kampanii produkcji cukru, nie mając pełnego zapasu węgla i innych niezbędnych materiałów, tak również koleje wąskotorowe nie mogą przystąpić do wykonania masowych przewozów, nie mając pełnego zapasu węgla i innych materiałów uprzednio rozwiezionych po liniach kolei w ilościach dostatecznych na cały czas trwania tych przewozów masowych, ponieważ w okresie tym niemożliwe jest użycie od przewozu innych, taboru kolei wąskotorowej, z uwagi na jego szczupłość ilościową, jak również i na niedostateczny rozwój stacyj oraz wielką ilość punktów naładunku.

Koleje normalnotorowe mają zupełnie odmienne możliwości wykorzystania swego taboru, ponieważ mogą dowolnie i w każdym czasie przerzucać swój tabor w razie potrzeby w różne punkty sieci kolejowej na obszarze całego państwa, natomiast koleje wąskotorowe są prawie pozbawione tej możliwości. Przede wszystkim dla tego, że tabor ten nie należy do jednego gospodarza lecz do wielu i osiągnięcia zgody na ewentualne wypożyczenie go wymaga zbyt wiele czasu; powtóre nastręczałoby to trudności rozrachunkowe za korzystanie z wypożyczonego taboru, trudności samego przerzucania z jednej kolei wąskotorowej na drugą, (ponieważ wymaga to naładowania tego taboru na wagony kolei normalnotorowej), jak również trudności porozumiewania się między wielu gospodarzami celem ustalenia, kiedy, jaki i z których kolei na którą może być przerzucony potrzebny tabor. To samo wypada powiedzieć w odniesieniu i do taboru samochodowego.

Ze sprawą przerzucania taboru komunikacji dojazdowej wiąże się ściśle sprawa jego obsługi, tj. drużyn parowozowych, konduktorskich i szoferów, gdyż ani poszczególne koleje wąskotorowe, ani przedsiębiorstwa samochodowe nie mają nadmiaru tych pracowników fachowych, a więc samo przerzucanie taboru w obecnych ogólnych warunkach gospodarki i administracji komunikacji dojazdowej jeszcze nie rozwiązywałoby kwestii.

Poza tym w komunikacji dojazdowej jest rzeczą nadzwyczaj doniosłą sprawa taryf przewozowych, osobowych i towarowych. Również i ta sprawa przedstawia się zupełnie inaczej, niż w komunikacji dalekobieżnej, gdzie wobec znacznie większej ilości przewożonych podróżnych i towarów jedną jednostką siły pociągowej, przy większej odległości przewozów, stawki taryfowe, bez szkody dla przedsiębiorstwa przewozowego, mogą być niższe. Natomiast w komunikacji dojazdowej, gdzie jeden silnik pociągowy może za jednym razem przewieźć tylko kilka, kilkanaście, lub w najlepszym wypadku kilkaset osób, czy też od kilku do kilkuset ton towaru i to na stosunkowo nieznaczną odległość, stawki taryfowe muszą być wyższe i skonstruowane nieco inaczej niż w komunikacji dalekobieżnej.

Również stosowanie ulg przewozowych w takiej szerokości i skali, jak w komunikacji dalekobieżnej nie może mieć miejsca w komunikacji dojazdowej, w której wobec nieznacznej ilości miejsc dla podróżnych w jednym pociągu, każdy ulgowy bilet posiada większe znaczenie, tak że przy kilku lub kilkudziesięciu podróżnych z ulgowymi biletami przebieg tego pociągu staje się wybitnie deficytowym. Jedynym rodzajem ulg, które mogłyby mieć zastosowanie w komunikacji dojazdowej bez szkody dla przedsiębiorstwa są to zniżkowe bilety tygodniowe i miesięczne dla pracujących, jednak tylko przy dojazdach do i z miejsc pracy, oraz prawo korzystania przez niektóre kategorie podróżnych z przejazdów za biletami niższej klasy w klasie wyższej. Częściowe zrozumienie tego zagadnienia znalazło miejsce w komunikacji miejskiej, gdzie najniższa stawka taryfy ulgowej równa się stawce normalnej na kolejach normalnotorowych, zaś stawka taryfy normalnej jest pięciokrotnie wyższa niż w komunikacji dojazdowej.

Co do taryf towarowych w komunikacji dojazdowej, należy przyjść do wniosku, że ulgi taryfowe powinny być stosowane nie w zależności od tego jaka instytucja przewozi towar, lecz od tego kiedy i jakiego rodzaju towar jest przewożony.

Chyba nie ma żadnej racji aby jeden i ten sam towar należący do jednej instytucji był przewożony

taniej niż dla innej, przecież i jedna i druga powinny mieć jednakowe koszty przewozu wkalkulowane w ogólne koszty tego towaru, czy też roboty, dla której towar ten jest przeznaczony. Jeżeli zaś z ulgowego przewozu korzysta instytucja państwowa, to tym samym sztucznie obniżając koszty rzeczywiste własnej roboty, przerzuca je zupełnie niesłusznie na komunikację dojazdową, która przyjmuje te koszty na siebie w postaci pewnego deficytu we wpływach.

Zatym, stawki taryfowe na przewóz towarów w komunikacji dojazdowej powinny być dla wszystkich klientów jednakowe i tylko w pewnych okresach i dla niektórych towarów mogą ulegać czasowemu zmniejszeniu, ale również dla wszystkich klientów, a nie tylko dla uprzywilejowanych. Wypadki takie mogą zachodzić np. w niektórych porach roku i przy masowych przewozach, równoważących swą ilością niedobór powstający wskutek udzielonych zniżek.

Dlatego też w komunikacji dojazdowej nie powinny mieć miejsca sztywne i nieżyciowe przepisy, stosowane w komunikacji dalekobieżnej, natomiast warunki przewozowe, jak również odprawa podróżnych i towarów oraz taryfy przewozowe muszą być w komunikacji dojazdowej elastyczne, łatwo zmienne stosownie do okoliczności, zaś organizacja kierownictwa skonstruowana tak, aby wykluczała nietylko możliwość szkodliwej konkurencji z innymi, czy też z takimi samymi środkami przewozowymi, ale i wzajemne przeszkadzanie w pracy. A więc, przede wszystkim ogólne kierownictwo i gospodarka komunikacji dojazdowej powinny być wyodrębione, samowystarczalne i ześrodkowane w jednej centralnej komórce podległej Ministerstwu Komunikacji. Wszystkie inne Ministerstwa powinny zrezygnować raz na zawsze z prowadzenia komunikacji dojazdowej we własnym zakresie i powinny zrozumieć, że nie należy to do ich czynności i zadań, lecz tylko i wyłącznie do czynności ministerstwa, powołanego do prowadzenia komunikacji wszelkimi rodzajami transportu i odpowiedzialnego za całokształt gospodarki i polityki komunikacyjnych.

Należy tu kilka słów poświecić również komunikacji miejskiej, która ma nieco inne zadania, cechy i potrzeby oraz warunki etksploatacyjne. Nie można tego rodzaju komunikacji zaliczyć do któregokolwiek ze środków komunikacji, o których tu jest mowa, lecz i tam jest wiele do uporządkowania i ulepszenia. Ten rodzaj komunikacji powinien zasadniczo być w ręku właściwych gospodarzy, czyli odnośnych zarządów miast, jednak z uwagi na wspólnotę interesów tego rodzaju przedsiębiorstw pożądane jest chociażby luźne połączenie ich wszystkich w odrębnym zjednoczeniu przedsiębiorstw komunikacji miejskiej, co w znacznym stopniu ułatwi eksploatację tych środków i ogólną gospodarkę w tej dziedzinie. Nadzór techniczny nad stanem urządzeń i taboru tych środków transportu powinien się jednak znajdować w rękach Ministerstwa Komunikacji, aby uniknąć zdarzających się obecnie katastrof np. wypadków, które dość często mają miejsce w różnych miastach kraju i powodują śmierć i kalectwa wielu osób.

W łonie samego Ministerstwa Komunikacji analogicznie do przedsiębiorstw państwowych „PKP", „Lot" itp. należałoby stworzyć odrębne przedsiębiorstwo państwowej komunikacji dojazdowej, które zarządzałoby wszystkimi środkami tego rodzaju komunikacji i eksploatowałoby je racjonalnie, nie faworyzując żadnego z nich.

Przecież w dziedzinie dróg kołowych dało się to uczynić i aczkolwiek są drogi kołowe stanowiące własność państwową i odrębnie samorządowe, jednak tak kierownictwo, jak i gospodarka jednych i drugich są ześrodkowane w ręku organów Ministerstwa Komunikacji — w Wojewódzkich Wydziałach Komunikacyjnych. W podobny sposób należałoby przekazać wszystkie koleje dojazdowe samorządowe, państwowe i inne w całkowity zarząd odpowiednich organów Ministerstwa Komunikacji, nie przesądzając kwestii ich własności, co zresztą uzależnione jest w znacznej mierze od tego, czyją własność stanowią materiały, z których wybudowano tę lub inną kolej wąskotorową. Trzeba bowiem wiedzieć, że przeważna część tych kolei należąca obecnie do Przemysłu, Leśnictwa oraz samorządów itp. korzysta z materiałów nawierzchni żelaznej i częściowo taboru wydzierżawionych przed wojną od Ministerstwa Komunikacji i tylko w czasie wojny dowody tego pódobno zaginęły.

Następnie bardzo ważną jest rzeczą połączenie, nietylko wszelkiego rodzaju kolei wąskotorowych, ale i wszystkich innych środków komunikacji dojazdowej, czyli również i przede wszystkim komunikacji samochodowej użytku publicznego, jako ściśle związanej z dojazdami, w jednym wspólnym zarządzie, tym bardziej, że te dwa rodzaje transportu mają wiele wspólnych cech, potrzeb, interesów i właściwości, których nie mają z komunikacją tzw. dalekobieżną, tj. kolejami normalnotorowymi i transportem lotniczym.

Miałoby to nadzwyczaj dodatni wpływ na ulepszenie komunikacji dojazdowej oraz na gospodarkę komunikacji samochodowej i napewno pozwoliłoby uniknąć takich zjawisk, jak np. kursowanie autobusów pasażerskich bezpośrednio między Warszawą a Gdynią lub Krakowem, czy też między Łodzią a Jelenią Górą lub Gdynią, co ze względu na kursowanie w tych samych relacjach dostatecznej ilości pociągów osobowych i pośpiesznych nikomu, poza nielicznymi jednostkami spekulantów i marnotrawców, nie daje korzyści, lecz powoduje tylko nieprodukcyjny rozchód materiałów pędnych, w ten czas, gdy tysiące miejscowości w kraju pozbawione są w ogóle wszelkiej komunikacji rzekomo z braku taboru samochodowego.

Takie uregulowanie tych spraw pozwoli w ogóle należycie uporządkować i usprawnić komunikację dojazdową, usunie rosnącą szybko szkodliwą konkurencję oraz da możność całkowitego i celowego wykorzystania istniejącej sieci kolei wąskotorowych oraz taboru tych kolei i samochodowego, umożliwiając wprowadzenie komunikacji w wielu miejscach, gdzie obecnie brak jej zupełnie.

Tym samym sprawa racjonalizacji i rozwoju komunikacji dojazdowej zostałaby skierowana na drogę właściwą i pożyteczną dla życia gospodarczego kraju i ogółu mieszkańców.

Prof. Dr Inż. Roman Podoski

Rodzaj prądu i wysokość napięcia dla elektryfikacji polskich kolei państwowych

W chwili kiedy Ministerstwo Komunikacji przystępuje do odbudowy prawie całkowicie przez działania wojenne zniszczonych urządzeń elektrycznych Węzła Kolejowego Warszawskiego, na czasie będzie zastanowić się raz jeszcze nad tym, czy wybrany w r. 1932 dla elektryfikacji kolei Państwowych w Polsce prąd stały o napięciu 3000 V. jest dla naszych warunków najodpowiedniejszym, czy też może od owego czasu zaszły jakie okoliczności, które by skłaniały do zmiany obranego i na trzech liniach podmiejskich już zastosowanego systemu. Pytanie to jest tym bardziej aktualne, iż wśród niektórych fachowców dają się słyszeć głosy, iż należałoby może przejść na prąd zmienny jednofazowy, zastosowany dla elektryfikacji kolei w Szwajcarii, Niemczech i Szwecji.

Celowość elektryfikacji poszczególnych linii kolei państwowych oraz obiór najodpowiedniejszego dla tej elektryfikacji systemu były w Polsce badane, poczynając już od r. 1922/23. Utworzone wtedy zostało międzyministerialne biuro studiów nad elektryfikacją kolei głównych. Biuro to wydelegowało fachowców do różnych krajów Europy oraz do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, dla zapoznania się tam ze stanem elektryfikacji kolei, wynikami eksploatacyjnymi już zelektryfikowanych kolei i zamiarami dalszej elektryfikacji, opracowało wstępne projekty elektryfikacji paru linii i doszło do wniosku, iż elektryfikacja kilku linii o najsilniejszym ruchu byłaby ze wszechmiar celowa i rentowna i że najodpowiedniejszym dla tej elektryfikacji systemu byłby prąd stały o możliwie wysokim napięciu.

Ogólny stan ekonomiczny kraju nie pozwolił na realizację tych projektów aż do czasu przystąpienia do przebudowy Węzła Kolejowego Warszawskiego, kiedy elektryfikacja, przynajmniej ruchu podmiejskiego, okazała się dla usprawnienia ruchu konieczna Kolejowa Rada Techniczna wznowiła wtedy badania nad odbiorem najodpowiedniejszego systemu elektryfikacji i wydelegowała ponownie komisję fachowców do Szwecji, Francji, Włoch, Szwajcarii i Austrii dla zapoznania się z wynikami tam wykonanych elektryfikacji. Równocześnie przystąpiono do opracowania konkretnych już projektów elektryfikacji Węzła Warszawskiego i zestawienia kosztorysów na podstawie zebranych ofert różnych firm na wykonanie tej elektryfikacji różnymi systemami. Zapoznawszy się ze sprawozdaniem komisji oraz wspomnianymi projektami i kosztorysami porównawczymi, wypowiedziała się Rada Teczniczna zgodnie z jednomyślną opinią komisji za prądem stałym o napięciu 3.000 V. Orzeczenie Rady Technicznej zatwierdził w r. 1932 Minister Komunikacji.

Jakie tedy były motywy, które skłoniły komisję fachowców, a następnie Radę Techniczną do takiego wypowiedzenia się.

Pierwsze zastosowania energii elektrycznej do napędu kolei dotyczyły kolei miejskich, tramwajów oraz krótkich odcinków kolei dojazdowych i podmiejskich. Chodziło więc tu o niewielkie długości i małe stosunkowo moce, których przesłanie pod postacią prądu stałego o napięciu 500—700 V. nie przedstawiało żadnych trudności. Trudności powstały dopiero wówczas, gdy poczęto rozszerzać elektryfikację na dłuższe już linie o większych prędkościach i cięższym taborze. Silników prądu stałego, zwłaszcza trakcyjnych, na wyższe napięcie niż 600—700 V. nie umiano jeszcze budować, a ponieważ silniki prądu zmiennego jednofazowe zupełnie do trakcji się nie nadają jako nie posiadające momentu rozruchowego, pozostawał tylko prąd zmienny trójfazowy.

Tym też systemem poczęły Włochy elektryfikować swe koleje i osiągnęły pomimo wielkiej komplikacji, spowodowanej koniecznością budowy sieci o dwu od siebie izolowanych górnych przewodach, tak pomyślne wyniki, iż zelektryfikowały przeszło 1000 km kolei głównych w północnej części kraju.

Wynalazek silnika komutatorowego prądu zmiennego dokonany przez Winter Eichberga i Latour'a w latach 1902 — 1904 umożliwił zastosowanie do trakcji elektrycznej prądu zmiennego jednofazowego gdyż silniki te posiadają wszystkie cechy silników szeregowych a zatem przede wszystkim wielki moment rozruchowy konieczny dla trakcji, a poza tym możność regulowania prędkości w szerokich granicach bez strat w oporach regulacyjnych. Niestety jednak okazało się, iż silniki te dla trakcji nie dadzą się wykonać na normalną częstotliwość prądu, tj. 50 okresów na sekundę, lecz wymagają dla sprawnego działania znacznie mniejszej częstotliwości, zwykle 16⅔ okr.

Równocześnie jednak ciągłe postępy w budowie kolei prądu stałego pozwalały na coraz dalsze podwyższania napięcia zasilania kolei prądu stałego, początkowo do 1.000 V., następnie 1.500 V. i wreszcie 3.000 V.

Tym samym odpadł zupełnie prąd trójfazowy ze swą skomplikowaną siecią i pozostały tylko dwa systemy elektryfikacji kolei: prąd zmienny jednofazowy i prąd stały wysokonapięciowy.

Mówiąc o prądzie zmiennym jednofazowym dla zasilania kolei, należy rozróżniać dwa sposoby otrzymywania tego prądu, a mianowicie:

1) Wytwarzanie prądu jednofazowego o małej częstotliwości bezpośrednio w specjalnych elektrowniach kolejowych lub co najmniej w specjalnych, oddzielnych prądnicach i przesyłanie go specjalnymi przewodami i:

2) Czerpanie energii potrzebnej dla kolei z ogólno krajowych elektrowni i sieci pod postacią normalno częstotliwościowego prądu trójfazowego i przetwarzanie go w obrotowych przetwornicach, ustawionych w podstacjach kolejowych na prąd jednofazowy o małej częstotliwości.

Sposób pierwszy unika znacznych strat przetwarzania, zmniejsza koszta ruchu, gdyż podstacje składające się ze zwykłych transformatorów, nie wyma-

gają obsługi i jest, dzięki proteście podstacji, tańszy w urządzaniu. Natomiast staje się energia elektryczna znacznie droższa, a to skutkiem gorszego wykorzystania elektrowni specjalnych, mogących zasilać wyłącznie kolej, gdyż prąd jednofazowy o małej częstotliwości jest dla wszelkich innych celów niezdatny. Skutkiem tego nie przyczynia się elektryfikacja kolei wykonana tym sposobem do rozszerzenia ogólnej elektryfikacji kraju.

Sposób drugi wymaga skomplikowanych, kosztownych podstacji przetwórczych, prawdziwych już elektrowni, wymagających fachowej obsługi i powodujących znaczne straty energii na przetwarzanie. Koszta inwestycyjne są większe, ale za to można koleje zasilać ze sieci ogólnej, energia staje się tańsza, a elektryfikacja kolei przyczynia się znakomicie do rozwoju ogólnej elektryfikacji kraju, udostępniając energię elektryczną w tych częściach kraju, gdzie słabo rozwinięte życie gospodarcze czyniłoby budowę elektrowni lub prowadzenie dłuższych linii przesyłowych nierentownymi.

Jako przykład może tu służyć Marokko francuskie. Elektrownia zbudowana tam początkowo wyłącznie dla potrzeb zelektryfikowanej kolei wytwarzała już po paru latach dla potrzeb nie kolejowych trzy razy więcej niż dla kolei. To samo dało się zauważyć wzdłuż zelektryfikowanych kolei we Francji i innych krajach.

Bezpośrednie wytwarzanie prądu jednofazowego w specjalnych elektrowniach kolejowych obrała silnie już wtedy zelektryfikowana Szwajcaria, dla niektórych linii Niemcy, a także dla jednej z najdalej zelektryzowanych linii kolejowych Kiruna — Ricksgrenzen daleko na północy, Szwecja.

Co do prądu stałego i wysokości jego napięcia, to początkowo, kiedy prostowniki rtęciowe niedostatecznie jeszcze udoskonalone, nie pozwalały na otrzymywanie prądu stałego o dostatecznie wysokim napięciu, zasilanie kolei musiało się odbywać przy pomocy przetwornic obrotowych. przedstawiało wytwarzanie napięcia 3000 V. poważne trudności. Obawiano się też zbyt wysokich napięć dla silników, zwłaszcza dla napędów pomocniczych. Dlatego Francja przystępując do szerszej elektryfikacji swych kolei już w latach 1920/22 i obrawszy do tego prąd stały, zatrzymała się na niższym napięciu 1500 V.

Natomiast Włochy, które postanowiły przejść na prąd stały znacznie później, kiedy wysoko napięciowe prostowniki były już należycie wypróbowane, a wszelkie trudności budowy wysoko napięciowych silników i napędów pomocniczych pokonane, obrały od razu napięcie 3000 V. i posiadają dziś ponad 1000 km. linii kolejowych zelektryfikowanych prądem stałym napięciu 3000 V. pracujących od szeregu już lat sprawnie i bez zarzutu.

Dziś więc można stwierdzić, iż napięcie 1500 v. odpowiednie jest tylko dla elektryfikacji stosunkowo krótkich kolei podmiejskich, gdzie wchodzą w grę na ogół mniejsze moce, oraz może tam, gdzie chodzi o niedługie odcinki kolei głównych, np. w Belgii lub Holandii; natomiast zastosowanie tego niższego napięcia w innych warunkach powodowałoby tylko zbędne zwi kszenie kosztów urządzeń stałych, tj. sieci i podstacyj.

Jeśli chodzi o koszta zakładowe elektryfikacji kolei, to należy rozróżniać dwie grupy tych kosztów, a mianowicie:

1) Koszt taboru,

2) Koszt urządzeń stałych, tj. sieci i podstacyj zasilających. Co do kosztów taboru, to bezstronna i dokładna analiza dowodzi, iż pomimo twierdzeń i wywodów niektórych fachowców, a głównie firm zainteresowanych w budowie kolei jednofazowych, na które są bardziej nastawione, elektrowozy na prąd jednofazowy muszą być z natury rzeczy cięższe, a zatym i droższe, niż na prąd stały, a to głównie skutkiem konieczności ustawiania na elektrowozach transformatorów wyjątkowo ciężkich wobec niskiej częstotliwości prądu. Sieć robocza jest przy prądzie jednofazowym znacznie lżejsza i pomimo wyższego napięcia, tańsza niż przy prądzie stałym. Co do podstacyj, to ilość ich jest wprawdzie przy prądzie jednofazowym o napięciu 15000 — 16000 V. znacznie mniejsza niż przy prądzie stałym, ale nie tak dalece, jakby się to zdawało wynikać z różnicy napięć, gdyż względy na pewność ruchu nie pozwalają zasilać zbyt długich odcinków z jednego punktu, a szkodliwe wpływy na urządzenia telekomunikacyjne rosną gwałtownie w miarę zwiększania długości zasilanych odcinków.

Podstacje wypadają więc taniej tylko w razie bezpośredniego wytwarzania prądu jednofazowego o małej częstotliwości, kiedy składają się z prostych transformatorów, mniej zaś liczne niż przy prądzie stałym, ale zato większe i bardziej skomplikowane podstacje przetwórcze dla przetwarzania prądu trójfazowego na jednofazowy mało, albo wcale nie taniej, a czasami nawet nieco drożej jak dla prądu stałego.

Wobec tego, iż tabor kosztuje mniej przy prądzie stałym, a urządzenia stałe przy prądzie zmiennym, porównanie kosztów elektryfikacji danej linii kolejowej z prądem stałym i zmiennym jednofazowym wypada na korzyść jednego lub drugiego systemu w zależności od tego, które koszta przeważają: taboru czy też urządzeń stałych, a zatem od tego, czy chodzi o linie o gęstym ruchu i licznym taborze, czy też o długie linie o słabszym ruchu. Czym ruch jest gęstszy, tym bardziej przeważa prąd stały. Tym tłumaczy się fakt, iż wszystkie linie dojazdowe i podmiejskie o gęstym ruchu — z wyjątkiem tych, które biegną po wspólnym torze z kolejami głównymi w danym kraju zelektryfikowanymi prądem jednofazowym — zelektryfikowane są zawsze prądem stałym.

Co do kosztów eksploatacyjnych i utrzymania, to różnic w ich wysokości przy prądzie stałym i jednofazowym stwierdzić nie można.

Spór o przewagę prądu jednofazowego czy też stałego trwał między fachowcami wykazującymi wady i zalety każdego z tych systemów długie lata i doprowadził wreszcie do stwierdzenia, iż z punktu widzenia kolejowo - technicznego większych różnic między tymi systemami ustalić nie można, gdyż oba odpowiadają wszelkim wymaganiom technicznym, a różnice kosztów tak zakładowych, jak i eksploatacyjnych są małe i zaledwie od każdorazowych warunków miejscowych.

Postać rzeczy zmienia się dopiero, jeśli stanąć na punkcie widzenia ogólnej elektryfikacji kraju: w krajach słabo zelektryfikowanych, jak np. Polska, odpowiedniejszym bywa prąd stały. Ten właśnie wzgląd skłonił głównie Rosję do obioru po licznych próbach prądu stałego dla elektryfikacji nawet bardzo dłu-

gich linii kolejowych, których zelektryfikowano tam już przeszło 1000 km.

Co do innych krajów, to rzecz się przedstawia tak, iż na ogół prąd jednofazowy obrały te kraje, które pierwsze przystąpiły do elektryfikacji swych kolei, a zatym Szwajcaria, Niemcy, Szwecja i Austria. Natomiast te, które rozpoczęły elektryfikację kolei później, jak Francja, Anglia, Hiszpania, Włochy, Belgia, Holandia i kraje poza europejskie, obrały wszystkie prąd stały. Co do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, to posiadają one koleje elektryczne różnych systemów z wyraźną jednak przewagą prądu stałego. Znamiennym jest wreszcie fakt, iż wszelkie nowe elektryfikacje wykonywane bywają zawsze prądem stałym, chyba iż chodzi nie o nową elektryfikację, lecz rozszerzenie już istniejącej wykonanej prądem jednofazowym.

Nic więcej nie przemawia za odstąpieniem od wypróbowanego już na naszych kolejach systemu prądu stałego o napięciu 3000 V., który w kilkoletniej już eksploatacji dał jaknajlepsze wyniki dla przejścia na prąd jednofazowy dla naszych zwłaszcza warunków mniej odpowiedni, w kosztach zakładowych na pewno nie tańszy.

Inż. Stanisław Trepkowski

Zagadnienie taborowe naszych kolei

Konieczność posiadania dostatecznych środków transportowych, a przede wszystkim taboru kolejowego, jest jedną z ważniejszych potrzeb naszej gospodarki państwowej.

Sprawę tę często porusza prasa codzienna, która niejednokrotnie nie szczędzi, nieuzasadnionych zresztą, zarzutów pod adresem władz kolejowych.

Ogół nie uwzględnia ani wielkich zniszczeń wojennych, ani trudności wynikających z konieczności uzgadniania ruchu z wymaganiami kolei sąsiednich i z zobowiązaniami wynikającymi bądź to już z zawartych, lub mających być zawartymi umów handlowych.

Przypomnijmy sobie czasy po, pierwszej wojnie światowej i te trudności, z jakimi wówczas musiała walczyć Polska. Nie mieliśmy ustalonych granic, nie mieliśmy armii; organizowaliśmy dopiero ustrój i życie państwowe. Granice nasze obejmowały tylko część południowo-wschodnią b. Kongresówki. W Wielkopolsce dopiero w końcu grudnia 1918 r., w wyniku przyjazdu do Poznania Ignacego Paderewskiego, zawładnęliśmy środkowo-wschodnią częścią Poznańskiego; dalszemu posuwaniu się naszemu na Zachód i Wschód przeciwstawiła się Rada Ambasadorów ustalając linię demarkacyjną, na której zatrzymały się nasze wojska powstańcze w oczekiwaniu na wyniki konferencji pokojowej.

Dopiero w lutym 1920 r. z mocy postanowień Traktatu Wersalskiego objęliśmy w nasze posiadanie resztę Poznańskiego, jak również Pomorze oraz koleje i port Wolnego Miasta Gdańska.

Już i wtedy odczuwaliśmy wielki brak taboru, mając do zaspokojenia nie tylko potrzeby gospodarcze w kraju, ale repatriację wielkich rzesz rodaków naszych, powracających do Ojczyzny, przewozy wojsk zdemobilizowanej armii austriacko-węgierskiej, przewozy jeńców wojennych z Rosji na Zachód i odwrotnie.

W posiadaniu naszym znalazł się wprawdzie tabor pozostawiony przez okupantów, ale w większości zużyty i zdemolowany.

Z ogólnej ilości 2.513 parowozów, 2.875 wagonów osobowych i 41.448 wagonów towarowych, przeróżnych typów, przeszł 50 proc. domagało się niezwłocznej gruntownej naprawy.

To też koleje nasze w pierwszych latach swego istnienia przeżywały ciężkie chwile.

Aczkolwiek udział Polski w repartycji taboru niemieckiego i austro-węgierskiego był zabezpieczony, to jednak repartycja sama i wykonanie jej uchwał ciągnęło się dość długo.

Od Niemiec Polska otrzymała tabor kolejowy na podstawie artykułu 371 Traktatu Pokoju, podpisanego w Wersalu dnia 28 czerwca 1919 roku, od Austro-Węgier na podstawie art. 318 Traktatu St. Germain i art. 301 Traktatu z Trianon.

Wszystkie wymienione artykuły decydowały, że na sieci kolejowej, scedowanej Polsce, mającej własny tabor, tabor winien był być przekazany w całości podług ostatniego spisu z dn. 3 listopada, względnie z dn. 11 listopada 1918 r. bez uwzględnienia jednostek skreślonych z inwentarza, i to w stanie normalnego jego utrzymania; na liniach zaś niemających specjalnego taboru, część taboru jaka miała być oddana, była przyznawana przez Komisję Ekspertów, wyznaczonych przez Mocarstwa Sprzymierzone.

Zapasy, ruchomości i narzędzia kolejowe miały być oddane na tych samych warunkach, co tabor ruchomy; długość cedowanych nam linii kolejowych i intensywność ruchu odgrywały w decyzji repartycji główną rolę.

Decyzją Rady Ambasadorów z dn. 7.X.1919 r. została utworzona w Wiedniu Komisja Repartycyjna Wiedeńska w składzie przedstawiciela W. Brytanii Sir Francis'a Dent'a, jako przewodniczącego i po jednym ekspercie z ramienia Austrii, Węgier, Włoch, Rumunii, Polski, Czechosłowacji i Jugosławii, decyzją zaś z dnia 14 maja 1920 r. została utworzona Komisja dla podziału niemieckiego taboru kolejowego pod przewodnictwem inż. japońskiego Fuita Tanaky z siedzibą w Berlinie, w której brali udział przedstawiciele: Belgii, Czechosłowacji, Danii, Kłajpedy, Polski i Wolnego Miasta Gdańska.

W wyniku długotrwałych pertraktacyj otrzymaliśmy ogółem:

Rodzaj taboru	Od Niemiec dla b. zaboru Prusk. i przekutych torów, dla Gr. Śląska, W. M. Gdańska; Rady Portu i Armistice	Od Austro Węgier	Od Rosji na mocy Traktatu „Ryskiego"	Razem
Parowozy	3.012	1.474	276	4.762
Wag. osobowe	5.301	4.378	700	10.379
Wag. towarowe	72.483	23.781	14.828	111.092

Niezależnie od złego stanu, otrzymany tabor był różnolity, składał się z wielkiej ilości odmiennych typów i serii.

Różnorodność typów, brak części zamiennych utrudniały bardzo naprawę tego taboru, to też w ciągu pierwszego dziesięciolecia skreśliliśmy z inwentarza 571 parowozów, 1.280 wagonów osobowych i 11.582 wagonów towarowych.

W myśl umowy Polsko-Gdańskiej, w celu zapewnieniu pracy Stoczni Gdańskiej, Ministerstwo Komunikacji zmuszone było powierzać tej Stoczni rok rocznie do głównej naprawy pewną ilość parowozów i wagonów płacąc za naprawę tę drożej, niż wynosił koszt takiej naprawy w warsztatach P.K.P., był to haracz płacony przez Polskę W. M. Gdańsku.

W celu uzupełnienia brakującego taboru Ministerstwo Komunikacji zawarło w roku 1920 z naszymi krajowymi fabrykami długoterminowe umowy na dostawę taboru, a mianowicie: trzy umowy na dostawę 2,590 parowozów (Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie). Warszawska Spółka Akcyjna Budowy Parowozów, i H. Cegielski w Poznaniu), oraz pięć umów na dostawę 7.800 wagonów osobowych i 70.400 wagonów towarowych: (Wagon w Ostrowiu; Lilpop, Rau Loewenstein w Warszawie, H. Cegielski w Poznaniu, L. Zieleniewski w Sanoku i w Zakładach Ostrowieckich).

A teraz przejdźmy do obecnego stanu naszego posiadania i do zadań, jakie mamy do wykonania.

Długość kolei normalnotorowych P.K.P. przed wrześniem 1939 r. wynosiła 18.313 km.

Ponieważ wobec zaszłych zmian granicznych odeszło od nas 6.407 km. linii za Zabużem, a przybywa wzamian nad Odrą, Nyssą i w Prusach Wschodnich około 11.018 km. wraz z rozebranymi przeto obecnie długość naszych kolei wynosi 22.924 km., z których około 18.000 km. znajduje się w eksploatacji, a reszta narazie nieczynna lub w odbudowie.

Dla normalnego funkcjonowania ruchu na całej sieci naszej kolei w rozmiarach przedwojennych potrzeba byłoby 6.500 parowozów, 17.700 wagonów osobowych i 215.000 wagonów towarowych; w obecnej chwili tabor na P.K.P. wynosi 5.200 parowozów, 8.197 wagonów osobowych i 144.000 wagonów towarowych z czego znajduje się w naprawie i oczekiwaniu naprawy 2390 parowozów, 3834 wagonów osobowych i 23131 wagonów towarowych.

Ministerstwo Komunikacji wydało zamówienia na budowę nowych parowozów i wagonów w Poznaniu, w Chorzowie, w Chrzanowie, w Sanoku i we Wrocławiu.

Ponieważ tabor znajdujący się u nas, zawiera w dużej ilości tabor własności państw sojuszniczych, jak: Francja, Czechosłowacja, Jugosławia, Belgia i t.p., jak również ponieważ w tej liczbie znajduje się i tabor polski, pochodzący z masy repartycyjnej niemieckiej i austro-węgierskiej, przyznany nam na własnosc po pierwszej wojnie swiatowej przez Radę Ambasadorów omawiany tabor zwrócony winien być prawnym właścicielom; to samo dotyczy taboru własności prywatnej, jak: cysterny, węglarki Towarzystw Kopalnianych, wagony piwne, wagony chłodnie, tabor towarzystw kolei prywatnych i t.p.

Sprawę rewindykacji taboru prywatnego regulowała po pierwszej wojnie światowej specjalna umowa zawarta w roku 1921 w Portorose przez umyślnie zwołaną w tym celu konferencję międzynarodową, a w której i Polska brała udział, wykonując następne jej uchwały.

Umowę w Portorose poprzedził zarządzony przez Radę Ambasadorów powszechny spis taboru w Europie; wyniki spisu komunikowane były międzynarodowej komisji rewindykacyjnej w Wiesbadenie.

W czerwcu r.b. znany będzie spis taboru kolejowego dokonany na kontynencie europejskim, rozsianego po całej Europie, a stanowiący własność wszystkich państw. Według oświadczenia przewodniczącego Komisji wykonawczej europejskiej Organizacji Transportu Wewnętrznego, James H. Gildes, po rozpatrzeniu spisu ujawnionego taboru będzie można przynajmniej części wagonów zindentyfikować i zwrócić je prawnym właścicielom.

Zagadnienie wyników finansowych

Gdy rozważamy problem usprawnienia rachunkowości P.K.P., mimowoli nasuwa się pytanie, co właściwie jest powodem, że zastanawiamy się nad tym problemem, oraz jakie wymagania chcielibyśmy postawić, by rachunkowość spełniała właściwie swoje zadania.

Czy jesteśmy zdania, że obecnie obowiązujące na P.K.P. przepisy rachunkowe są nadmiernie biurokratyczne i skomplikowane, a przez to powodują marnotrawstwo pracy ludzkiej dla pokonania zawiłych czynności oraz kosztowne zużycie masy papieru na różnego rodzaju formularze, księgi i zestawienia, a więc czy chodzi nam tylko o uproszczenie manipulacji dla zaoszczędzenia kosztów na personelu i materiale, czy też mamy na myśli ostateczne wyniki czynności rachunkowych i to w pierwszym rzędzie szybsze uzyskiwanie wyników finansowych.

W dyskusjach na łamach prasy zawodowej czy na konferencjach można stwierdzić, że w zależności od tego, kto wypowiada się w tym przedmiocie, ujawniają się różne podejścia do tego tematu i różne wnioski czy projekty, jak również odmienne wymagania w stosunku do przepisów.

Najbliżsi wykonawcy przepisów rachunkowych, a więc rachunkozdawcy kolejowi krytykują przeważnie ich strukturę formalną i występują z projekta-

mi, które mają na celu oszczędność pracy i kosztów materiału, nie przywiązując większej wagi do szybszego zestawienia wyników gospodarczych, gdy natomiast czynniki techniczne mniej interesuje samo usprawnienie czynności rachunkowych, chociaż i ta kwestia nie jest im całkowicie obojętna z uwagi na koszta, ale w szczególności są krytycznie ustosunkowane do przepisów rachunkowych skutkiem zbyt długiego oczekiwania na wyniki finansowe swej pracy.

Wprawdzie dążenia jednej i drugiej strony pozostają ze sobą w ścisłym związku, ale wydaje się, że stanowią one odrębne zagadnienia i mogą być rozwiązywane niezależnie od siebie. Gdy bowiem pierwsze zagadnienie wymaga gruntownego przeanalizowania tematu i długich studiów, a fragmentaryczne poprawki czy uproszczenia nie przyczynią się do rozwiązania zagadnienia, to uzyskanie możliwie dokładnych miesięcznych wyników gospodarczych w krótkim czasie po upływie miesiąca byłoby możliwe do osiągnięcia nawet przy dalszym istnieniu dotychczasowych przepisów rachunkowych.

Przecież już obecnie zestawiamy wyniki finansowe za ubiegły miesiąc w terminie do dnia 18-go następnego miesiąca, jakkolwiek technika tego zestawienia nie jest jednolicie uregulowana i choćby już z tego względu można mieć duże zastrzeżenia co do wartości tych wyników. Wyniki te zresztą służą do celu zupełnie specjalnego i nie obejmują wszystkich elementów, składających się na ostateczny wynik gospodarczy, a przez to nie mogą przedstawiać większej wartości dla czynników technicznych przy analizie wyników ich pracy.

W każdym jednak razie zestawienia te są pierwszym krokiem na drodze do uniezależnienia się od zamknięć buchalteryjnych i pierwszą próbą uzyskania wyników gospodarczych ponad głową przepisów rachunkowych. Dziwić się tylko należy, że wcześniej nie pomyślano o podobnym rozwiązaniu i czekano cierpliwie prawie trzy miesiące na wyniki finansowe swej pracy za każdy miesiąc, gdy nie budziły już większego zainteresowania i nie mogły być podstawą dla właściwego operowania czynnikami, mającymi wpływ na te wyniki, a jedynie stanowiły zmartwienie w wypadku niekorzystnego wyniku w stosunku do wyznaczonego kredytu.

Niezainteresowanie się możliwością rozwiązania tego problemu jest tym więcej niezrozumiałe, że przecież dla ustalenia dochodowości i obrotów kasowych wprowadzono specjalne sprawozdania i to dekadowe, a natomiast nie pomyślano, że szybkie ustalenie wyników pracy dla każdej służby posiada może większe znaczenie aniżeli stwierdzenie wpływów według rodzaju przewozów.

Ażeby jednak rozwiązać to zagadnienie, trzebaby wpierw dojść do porozumienia z czynnikami technicznymi i dowiedzieć się, jakie elementy mogą zaspokoić ich wymagania i co muszą posiadać dla przeprowadzenia analizy wyników swej pracy.

Kierownictwa techniczne poszczególnych służb powinny jednak mieć na uwadze, że im skromniejsze będą ich wymagania, tym szybciej wyniki mogą być im dostarczone, a w każdym razie nie będą one mogły być zbyt drobiazgowe i nie zastąpią statystyki z uwzględnieniem podziału na pozycje i różne podpozycyjki, czy też polecenia od a do z.

Uważam, że byłoby wystarczające ująć wydatki w pewne grupy zasadnicze, posiadające przeważny wpływ na kształtowanie się wyników finansowych, dzieląc je na dwa zasadnicze działy eksploatacyjny i inwestycyjny.

Podział ten w grubszych zarysach wyobrażam sobie w sposób następujący:

A. Wydatki eksploatacyjne.

1. Płace pracowników etatowych i umownych z kredytów osobowych.
2. Płace pracowników etatowych i umownych z kredytów rzeczowych.
3. Ubezpieczenia społeczne.
4. Różne świadczenia osobowe.
5. Godzinowo - kilometrowe drużyn konduktorskich.
6. Godzinowo-kilometrowe drużyn parowozowych.
7. Różne wydatki rzeczowe.
8. Materiały z wyjątkiem węgla i inwentarz.
9. Węgiel.

B. Wydatki inwestycyjne.

1. Należności przedsiębiorców.
2. Płace pracowników kolejowych.
3. Materiały.

W ten sposób zasadnicze elementy, które wywierają wpływ na wyniki finansowe, znalazłyby cyfrowe odzwierciedlenie i pozwoliłyby w krótkim czasie po upływie okresu sprawozdawczego zorientować się, czy gospodarka poszczególnych służb jest prowadzona racjonalnie i zgodnie z planem finansowym, względnie, które z tych elementów wpływają ujemnie na wyniki finansowe.

Gdyby więc tego rodzaju zestawienie wyników finansowych zaspokoiło wymagania kierownictw technicznych, pozostawałoby tylko zastanowić się, czy i w jaki sposób służba finansowa mogłaby spełnić to zadanie i ile czasu byłoby potrzebne na wykonanie tej pracy.

Odpowiadając na to pytanie, stwierdzam, że dowody wypłat, realizowane w okresie miesiąca przez wszystkie kasy kolejowe, wpływają bieżąco do Biura Finansowego — Dział Kontroli wpływów i kas, — a z ostatnich dni miesiąca najpóźniej do dnia 5-go następnego miesiąca.

Zestawienie więc wydatków z dowodów opłaconych mogłoby nastąpić prawdopodobnie do 10-go następnego miesiąca a najpóźniej do 15-go.

Celem bieżącego rejestrowania wydatków Dział kontroli wpływów i kas prowadziłby dla każdej służby specjalne kartoteki według następującego wzoru:

Do ostatnich dwóch rubryk kartoteki byłyby wpisane wartości materiałów i węgla zużytych w danym miesiącu przez odnośnego rachunkozdawcę budżetowego.

Służba: .... Miesiąc ....

Określenie dowodu płatniczego	Dział	Eksploatacja				inwestycje		
	Grupa	1	2	i t. d.	Razem	1	i t. d.	Razem
i t. d.								
Razem								

Uzyskanie wyników wartości zużytych materiałów i węgla przy obowiązującym systemie gospodarki zasobowej, podobnie zresztą jak wiele innych zagadnień, pozostających w związku z tą gospodarką, będzie rzeczą najtrudniejszą, chociaż przy pewnym wysiłku możliwą do rozwiązania. Rachunkozdawcy zasobowi, którym podlegają podrachunkozdawcy zasobowi — a którzy równocześnie są rachunkozdawcami budżetowymi — na podstawie ksiąg magazynowych i książek materiałowych ustalaliby ogólną wartość zużytego w danym miesiącu materiału, oddzielnie na eksploatację i inwestycje — natomiast rachunkozdawcy zasobowi, którzy mają za zadanie zaopatrywanie w materiały rachunkozdawców budżetowych, prowadziliby w ciągu miesiąca bieżąco odpowiednio skonstruowane wykazy oddzielnie dla każdej służby z podziałem na materiały wydane z zasobów dla eksploatacji i inwestycji, a celem umożliwienia tym rachunkozdawcom przeprowadzenia podziału zaliczonych materiałów na te dwie grupy rachunkozdawcy budżetowi podawaliby na preliminarzach, czy żądane materiały będą użyte do eksploatacji wzgl. inwestycji.

Po zamknięciu miesiąca rachunkozdawcy zasobowi ustalą wartość materiałów wydanych z zasobów dla poszczególnych rozdziałów budżetowych i na inwestycje, a wyniki prześlą do Działu ewidencji i kontroli materiałów najpóźniej w dniu 10-go następnego miesiąca po sprawozdawczym.

Następnie Dział ten zestawi wyniki od wszystkich rachunkozdawców zasobowych według rozdziałów budżetowych i oddzielnie dla inwestycji, a ostateczny wynik prześle do Działu Kontroli wpływów i kas najpóźniej do 13-go celem wpisania do właściwych kartotek.

Jest rzeczą zrozumiałą, że projekt ten wymagałby jeszcze szczegółowego opracowania i dokładnego ustalenia techniki sporządzenia koniecznych zestawień, lecz szczegóły te z natury rzeczy nie nadają się do artykułu, a powinny być przedmiotem rozporządzenia wykonawczego.

W ten czy inny sposób — a każda zdrowa myśl niezawodnie byłaby mile widziana — rozwiązanie kwestii szybkiego zestawienia kosztów zużytych materiałów byłoby bezwzględnie konieczne, gdyż zestawienie samych wypłat kasowych bez kosztów zużytego materiału mija się z właściwym celem i nie może służyć za podstawę do oceny wyników pracy.

W dalszym ciągu po wpisaniu do kartotek kosztów materiału i węgla Dział kontroli wpływów i kas zlicza wszystkie grupy i końcowy wynik z kartotek przenosi do zestawienia według następującego wzoru:

Zestawienie
wyników finansowych za miesiąc ....

Rodzaj	Grupa	Określenie grupy wydatku	Służby według schematu budżet.						Razem
			1	2	i t. d.	9	10	11	
Eksploatacja	1								
	2								
	3								
	4								
	5								
	6								
	7								
	8								
	9								
	Sa								
Inwestycje	1								
	2								
	3								
	Sa								

Jeden egzemplarz zestawienia Biuro Finansowe przesyłałoby Ministerstwu Komunikacji najpóźniej dnia 15-go następnego miesiąca po sprawozdawczym, a natomiast każda służba prowadziłaby oddzielnie dla każdego rozdziału budżetowego roczne zestawienie wyników finansowych, przerabiając podany wyżej wzór zestawienia w ten sposób, że w miejsce rubryk dla każdego rozdziału budżetowego wpisanoby miesiące.

Wpisy do zestawienia rocznego delegaci służb dokonywaliby na miejscu w Biurze Finansowym po 15-tym każdego miesiąca.

Przedstawiając ten projekt do dyspozycji i pod rozwagę właściwych czynników, pozwolę sobie przestrzec, że zwiększenie ilości grup i nadmierne ich rozdrobnienie może tylko spowodować opóźnienie zamknięcia, co byłoby przeciwne założeniu projektu, a ponad to zmusiłoby do przydzielenia większej ilości pracowników dla wykonania tej pracy, gdy natomiast przy mniejszej ilości grup jeden a najwyżej dwóch pracowników wykona tę pracę bez wysiłku i w terminie wyżej wskazanym.

Proponowane zestawienie wyników finansowych zresztą nie ma na celu zastąpienia statystyki, która może i powinna być nadal opracowywana na podstawie materiału rachunkowego i sprawozdań jednostek wykonawczych; powinno ono służyć wyłącznie dla ogólnej orientacji czynników odpowiedzialnych za wykonanie planu finansowego i umożliwiać im natychmiastową reakcję w stosunku do elementów, wpływających niekorzystnie na wyniki gospodarcze.

O ile więc proponowane rozwiązanie zaspokoiłoby wymagania przynajmniej jednej strony, która krytykuje przepisy rachunkowe i domaga się ich usprawnienia, to wówczas druga strona, a mianowicie rachunkozdawcy, mogliby spokojniej poświęcić się dokładnemu przestudiowaniu problemu i stopniowo przeprowadzić również tego rodzaju usprawnienie przepisów rachunkowych, które uwzględniłoby oszczędność pracy i zużycia materiału oraz w efekcie przyspieszenie definitywnych zamknięć księgowych.

Mając przynajmniej jedną stronę zaspokojoną, można będzie wówczas przystąpić do systematycznego ułożenia programu rewizji przepisów rachunkowych i rozpocząć rozpatrywanie poszczególnych zagadnień, zlecając Dyrekcjom — jak to słusznie zaleca „Rachunkowiec“ w Nr. 4 Przeglądu Komunikacyjnego — przeprowadzenie dyskusji na wyznaczone tematy przy udziale jednostek z referatów rachunkowo-materiałowych organów wykonawczych.

Dyskusje te bezsprzecznie mogłyby dać w rezultacie wiele cennych uwag do rozwiązania rozpatrywanych zagadnień i z drugiej strony nie pozostałyby bez korzyści dla samych uczestników dyskusji, odrywając ich myśli od szarej i jednostajnej pracy codziennej do rozwiązań o szerszym horyzoncie i zmuszając do głębszego zastanawiania się nad przepisami, które stanowią podstawę ich pracy.

Każda zdrowa myśl, każdy projekt, umieszczony w „Przeglądzie Komunikacyjnym“, a nawet choćby tylko zwrócenie uwagi w ogólnym zarysie na pewne wady w ustroju naszego organizmu kolejowego, zdawałoby się, że nie powinny budzić zastrzeżeń i dlatego nie mogę zgodzić się ze stanowiskiem „Rachunkowca“, że dyskusja na temat usprawnienia rachunkowości P. K. P. nie nadaje się na łamy „Przeglądu Komunikacyjnego“.

W chwili obecnej jest to jedyny nasz organ fachowy i tylko na jego łamach mogą i powinni wypowiadać się ci wszyscy z naszego grona, którzy interesują się zagadnieniami kolejowymi.

Z tego też względu projekt swój przedstawiam w „Przeglądzie Komunikacyjnym“ do szerszej dyskusji i na zakończenie chciałbym jeszcze zaznaczyć, że urzeczywistnienie projektu — jakkolwiek nie mam zamiaru uprzedzać wypadków, ale mogę przypuszczać — po pewnym czasie nie pozostanie bez wpływu na układ obecnie obowiązującego schematu budżetowego i może nawet podda zdrowe myśli dla usprawnienia naszego systemu księgowego, lecz w tej chwili droga do pożądanego celu jest jeszcze daleka.

Narazie byłbym zadowolony, gdyby zainteresowani zechcieli wypowiedzieć się objektywnie w sprawie przedstawionego projektu i swą opinią przyczynili się do rozwiązania — choćby tylko częściowego — naszej wspólnej bolączki.

F. M.

Znajomość języków obcych, jako czynnik ekspansji gospodarczej i komunikacyjnej

Geograficzne położenie Polski, leżącej na wielkim szlaku, łączącym ocean Atlantycki z oceanem Spokojnym i ocean Lodowaty z morzem Śródziemnym czyni z naszego obszaru państwowego kraj tranzytowy pod bardzo wielu względami. Tarnzytowość Polski jest jedną z najważniejszych cech jej położenia geograficznego, ekonomicznego i kulturalnego. Geograficznie Polska posiada dobre warunki do rozbudowy wszystkich rodzajów komunikacji, a jako kraj tranzytowy, położona między bogatym w surowce wschodem i uprzemysłowionym zachodem, między morzem Bałtyckim i Karpato-Sudetami tworzy niejako bramę, otwierającą najwygodniejsze i najkrótsze drogi.

Pod względem struktury fizycznej i kultury Polska posiada więcej cech wspólnych z Europą Zachodnią i dlatego uważana jest za najdalej wysunięte na wschód państwo zachodnio-europejskie.

Położenie przejściowe Polski, niedogodne, niebezpieczne dawniej, obecnie — w miarę gruntowania się pokojowych stosunków międzynarodowych — będzie właśnie jej uprzywilejowaniem, warunkiem żywych komunikacji i wymiany.

Międzynarodowe zjazdy: naukowe, społeczne, artystyczne itp. pogłębiają łączność narodów i dają możność wszechstronnego wykorzystania dorobku ludzkości.

Ostatnia wojna rzuciła narody na obce tereny i w ostatecznym wyniku zbliżyła je do siebie.

Węzły te po wojnie jeszcze bardziej się zacieśnią.

Handel zagraniczny jest sam dla siebie programem, a jako taki wymaga przystosowania do wielu środków leżących w rękach państwa i społeczeństwa, wymaga wytyczenia jasnej i konsekwentnej linii gospodarczej, wymaga zmontowania szeregu elementów, mających mu służyć lub wspomagać go; jest on motorem, który porusza mechanizm gospodarki światowej.

Współzależność państw, która równolegle z rozwojem komunikacji, handlu zagranicznego i z okresem pokoju akcentować się będzie coraz bardziej z dniem każdym, jest dostateczną gwarancją, że rozległa współpraca międzynarodowa zacznie się pomyślnie rozwijać.

Weszliśmy w okres gwałtownych zmian politycznych, gospodarczych i społecznych. Zmienność naszego życia wzrastać będzie jeszcze bardziej, jest ona bowiem wynikiem zwiększającej się wynalazczości i potęgującego się procesu twórczego, który coraz liczniejsze wywołuje zagadnienia.

Tempo życia stało się dziś tak szybkie, przemiany, które przeżywamy, tak olbrzymie, że wielkiego trzeba wysiłku i pracy, abyśmy mogli dotrzymać kroku w marszu dziejowym.

Gospodarczo jesteśmy jednym z najpoważniejszych eksporterów węgla, eksporterami cementu, soli, żelaza, materiałów włókienniczych, bydła itp.

Importujemy rudę żelazną, złom, ropę naftową, wełnę, bawełnę, maszyny, skóry, gumę, ryż, kakao itp.

Tak było przed ostatnią wojną i tak, zapewne, będzie w przyszłości. Nieomal z całym światem łączą nas stosunki gospodarcze.

W dziedzinie komunikacyjnej jesteśmy bardzo ważnym obszarem. Nasze koleje wyróżniały się do wojny dążeniem do stworzenia jak najliczniejszych połączeń w międzynarodowym ruchu osobowym i towarowym.

Cywilna żegluga lotnicza przed ostatnią wojną wykazała, w granicach posiadanych środków, prężność obejmowania swym zasięgiem dalekich krajów.

Polska żegluga morska do drugiej wojny światowej przenikała do wszystkich najważniejszych portów świata.

W naszych portach powiewały obce bandery i obecnie, już coraz częściej i liczniej, pojawiają się przy molach naszych portów statki różnych państw.

Przez Odrę wchodzimy do środkowo-europejskiego systemu dróg wodnych śródlądowych.

Przez terytorium Polski przebiegają też bardzo ważne drogi kołowe.

Turystyka letnia i zimowa, przy posiadaniu pełnych warunków rozwoju, będzie również poważnym czynnikiem wymiany międzynarodowej w przyszłości.

Do ostatniej wojny nasze stosunki handlowe z poszczególnymi częściami świata przedstawiały się następująco:

rok. 1938	Przywóz	Wywóz w milj. zł.
Europa	855,7	1001,2
Azja	90,9	33,4
Afryka	60,8	21,1
Ameryka	256,6	102,0
Oceania	35,7	0,8

Z poszczególnych państw europejskich najżywsze kontakty handlowe łączyły nas z Anglią, Niemcami, Belgią, Szwecją, Francją, Czechosłowacją i Italią; z państw poza europejskich: z Indiami Ang., Egiptem, Argentyną, Brazylią, Chile, Stanami Zjednoczonymi Ameryki Północnej i Australią.

Cyfrowe zestawienia za 1938 r. (M. Rocznik Statyst.) dowodzą, iż najżywsza wymiana handlowa łączyła nas z krajami, gdzie językiem handlowym był język angielski, w drugim rzędzie z krajami języka niemieckiego. Natomiast stosunki handlowe z krajami języka rosyjskiego nie rozwijały się. Pewnym jest, iż w następstwie ostatniej wojny i nowych stosunków politycznych, gospodarczych, komunikacyjnych i kulturalnych przedwojenny obraz ulegnie zasadniczym zmianom.

W okresie międzywojennym nauka języków obcych nie stała u nas na pożądanym poziomie. W szkołach powszechnych wcale nie uczono języków obcych, w szkołach zaś średnich, ogólnokształcących i zawodowych obowiązywało nauczanie jednego języka nowożytnego, a był nim przeważnie język niemiecki. Program nauki języka obcego był bardzo ograniczony i dawał zaledwie podstawę do dalszej pracy w tym kierunku. Wśród pewnych sfer rozpowszechniona była znajomość języka francuskiego, natomiast języki: angielski i rosyjski były w zaniedbaniu.

Dziś wszechstronna ekspansja narodów anglosaskich i Związku Radzieckiego wywołuje życiową konieczność znajomości języka angielskiego i rosyjskiego.

Język angielski posiada bogatą literaturę w zakresie nauk handlowych, ekonomicznych i technicznych.

W dziedzinie naukowej, w ostatnim dziesięcioleciu Anglosasi poczynili wielki postęp, wyprzedzając wiele innych narodów.

Potęga morska Anglosasów stwarza imperialne podstawy w każdym dla siebie pożądanym zakątku świata.

Supremacja U. S. A. nad zniszczoną i wynędzniałą Europą stawia zagadnienie znajomości języka angielskiego, jako rzecz nieodzowną.

Język rosyjski, obejmujący zwarty obszar Europy wschodniej, aż po krańce Azji, jest dla Polaków przystępny, łatwy do opanowania, a przy tym bardzo potrzebny.

Nowy układ wzajemnych stosunków komunikacyjnych, gospodarczych i politycznych ze wschodnim sąsiadem, przez znajomość tego języka ułatwia współżycie i pozwoli lepiej rozwinąć współpracę narodów słowiańskich.

Ogólnie można zauważyć, iż dzieje przestrzennego rozwoju języka są współzależne od politycznej, gospodarczej i kulturalnej ekspansji poszczególnych narodów. Można tu wymienić szereg przykładów: język grecki w starożytności, którego dziedzictwo przejmuje łacina w Imperium Rzymskim — zachowuje się po dziś dzień w kościele katolickim;

język włoski w niepodzielne władanie wziął muzykę, poezję, malarstwo, budownictwo;

języki hiszpański i portugalski, w okresie wielkich odkryć geograficznych, wyryły swe piętno w żegludze morskiej;

język niemiecki objął dziedzinę nauki organizacji wojskowej, miejskiej, państwowej i rzemiosła;

język francuski króluje w sztuce wojennej, dyplomacji, teatrze i madzie;

język angielski — objął w swe władanie technikę, przemysł, handel, żeglarstwo i sporty.

Wobec powyższego na pytanie, czy należy ograniczać się w szerzeniu nauki różnych języków obcych jest jedna odpowiedź: nie.

Każdy naród posiada w swej przeszłości i teraźniejszości skarby ducha, którymi może dzielić się tylko przez znajomość obcych języków. Tłumaczenia utworów obcych na język ojczysty nie zawsze wystarczą.

Ustalenie ilości języków, którymi mówi się obecnie na świecie, jest rzeczą trudną ze względu na mnóstwo dialektów, istniejących w poszczególnych krajach.

Ogólnie określa się ilość żywych języków do 5000. W samej Europie używa się 120 języków, z czego jednak tylko 68 obejmuje grupy ludzi ponad 100.000.

Językiem	chińskim	mówi	około	400	milj.	ludzi
„	angielskim	„	„	250	„	„
„	rosyjskim	„	„	200	„	„
„	niemieckim	„	„	85	„	„
„	japońskim	„	„	80	„	„
„	francuskim	„	„	70	„	„
„	hiszpańskim	„	„	70	„	„
„	włoskim	„	„	50	„	„
„	polskim	„	„	35	„	„

Język chiński od stuleci zamknął się w pewnym obrębie i nie wykazuje żadnych tendencji do rozszerzania się.

Język japoński ścieśnił się do swoich granic etnograficznych. Dużą prężność, natomiast, wykazują języki europejskie, na których czele kroczą języki: angielski i rosyjski.

W chwili obecnej w szkolnictwie naszym uczy się aż 4 języków obcych (jeden do wyboru): angielskiego, francuskiego, rosyjskiego i niemieckiego.

Zanim jednak ze szkół wyjdzie pokolenie, znające niezbędne w naszych warunkach języki obce, już obecnie zachodzi potrzeba zorganizowania urzędowych kursów językowych na kolejach, w lotnictwie cywilnym, żegludze i komunikacji samochodowej.

Jeżeli jeszcze dodamy do powyższego łatwość, jaką wykazują Polacy w przyswajaniu sobie języków obcych i zamiłowanie do „globtroterstwa", to jest rzeczą pewną, że popieranie i rozpowszechnianie nauki języków przez państwo, dałoby znaczne rezultaty i w konsekwencji — korzyści ogólno gospodarcze.

„R"

PKS nową koleją na drogach kołowych

Początki PKS.

W lipcu 1946 r. minął rok od powstania pierwszych placówek wojewódzkich, czyli tzw. baz przedsiębiorstwa „Państwowa Komunikacja Samochodowa" (PKS). Wyłoniły się one w magmie wojewódzkich, przemianowanych następnie na „okręgowe", urzędów samochodowych (OUS), t.j. wydzielonych administracyjnych placówek 2-ej instancji, podległych istniejącemu wówczas Państwowemu Urzędowi Samochodowemu. Przy tym urzędzie została wydzielona nieco wcześniej (w maju) Dyrekcja PKS, silnie uzależniona od PUS-u.

Przedsiębiorstwo, któremu brakło wówczas formalnych podstaw prawnych, spełniło od razu szereg pożytecznych, a przede wszystkim przydatnych dla jego przyszłości, czynności. Należy tu wymienić: konsekwentne pokrycie kraju organizacyjną siecią, skomasowanie sporej ilości taboru i wykonanie szeregu doniosłych, gospodarczo i społecznie, akcyj masowych (siewna, żniwna, migracyjne, polityczne, przeciwgłodowe itp.). Rzecz prosta, że w tym okresie wychodzenia z chaosu powojennego szabru i demoralizacji, dorywczo sklecona organizacja PKS nie mogła nosić cech doskonałości.

Start autobusowy PKS.

W lutym 1946 nastąpił przełom. Ukazuje się dekret o PKS, ustalający szerokie kompetencje PKS w zakresie komunikacyjnym. Równocześnie przekazuje się PKS komunikację autobusową Orbisu, którą biuro to wprowadziło, przejmując autobusy różnych posiadaczy. Z tego zlecenia PKS wywiązała się dobrze i nawet nie dziedzicząc prawie taboru poorbisowskiego, wstąpiła na drogę konsekwentnej rozbudowy przewozów autobusowych, już pod bezpośrednim nadzorem Ministerstwa Komunikacji (Centralny Zarząd Motoryzacji, czyli CZM), które weszło w miejsce PUS, zlikwidowanego z dniem 1.4.1946 r.

Efekty osiągnięte od lutego do lipca 1946 r. na drodze wzmożenia komunikacji autobusowej są b. pokaźne. W ciągu tych 4 miesięcy wzrosła ilość linii z 44 na 264, ilość autobusów czynnych, rzeczywistych i przystosowanych, z 69 do 452, ilość osiąganych na miesiąc osobokilometrów z 5,9 do 32,6 mil. Są to wzrosty przeszło **pięciokrotne**, przewyższające efekty przedwojennej komunikacji autobusowej PKP. Wpływy z ruchu autobusowego wyniosły w czerwcu 64 mil. zł. W ruchu towarowym, przy czynnych 560 cięża-

rówkach, osiągnięto w czerwcu 2,6 mil. tonokilometrów i 17,5 mil. zł. wpływu.

Jak widać z tego zestawienia, PKS zajmuje się obecnie głównie komunikacją autobusową, do której należą tu przede wszystkim linie odległe, międzymiastowe, dalej całe sieci komunikacji prowincjonalnej w obrębie jednego, czy sąsiedzkich województw, kilka sieci komunikacji podmiejskiej i linie sezonowe do wczasowisk i uzdrowisk.

Część tych zadań ma charakter czasowy, bo np. z najodleglejszych linii komunikacji autobusowej lub przeciwnie, w ruchu podmiejskim — poprawa rozkładu jazdy PKP zredukuje szanse i zepchnie po części świadczenia PKS. Natomiast uruchamianie koniecznych linij prowincjonalnych, to tworzenie w naturalnym polu pracy podstaw pod trwałą egzystencję PKS.

Jest to klasyczne pole pracy autobusów, gdzie PKS napotkała się z dwoma poważnymi przeciwnikami, drobnymi koncesjonariuszami i łepkarstwem. Prócz prowadzenia linij autobusowych, PKS wynajmuje ponadto autobusy na wycieczki i stworzyła zalążek komunikacji taksówkowej.

W ruchu **towarowym** rozmach i zakres rzeczowy działania PKS jest mniejszy. Prócz wymienionych akcyj masowych, kiedy to po niskich cenach wynajmuje się tabor, ulegający prędkiemu zużyciu — wchodzi tu w grę **wynajem** pojazdów wraz z obsługą do dyspozycji różnych klientów, głównie prawnopublicznych. W stadium organizacji znajduje się prawidłowy ruch liniowy towarowy, oparty nie na umowie najmu pojazdu, a na umowie przewozu, podobnej do kolejowej, jako regularny przewóz towarów między ekspedycjami PKS. Przeważnie dotyczy to drobnicy, nadawanej za listami przewozowymi.

Organizacja PKS.

W związku z rozwojem zakresu pracy doznała PKS znacznych przeobrażeń organizacyjnych. Pierwotny system cechowało zupełne zatarcie granic między funkcjami administracyjnymi PUS czy OUS z jednej strony, a funkcjami przedsiębiorczymi dyrekcji i baz PKS z drugiej strony. Reminiscencje z tego pozostały do dzisiaj w instancji drugiej. Okres pierwotny cechowała również wielka samodzielność baz w stosunku do dyrekcji PKS. Do przełomu lutowego każda baza prowadziła gospodarkę nie tylko niezależnie od sąsiedniej, ale nawet zdarzały się i sprzeczności. Od lutego można mówić, że „związek państw" przekształcił się w „państwo związkowe". Pozostała jeszcze wprawdzie spora decentralizacja organizacyjna w zakresie finansowym i nawet eksploatacyjnym, pozostał jeszcze pewien zbędny wpływ OUS-ów, lecz na ogół w obydwu kierunkach tj. w kierunku **scalenia i usamodzielnienia** przedsiębiorstwa wykazuje decydujący postęp. PKS jest obecnie kierowana przez dyrekcję nadzorowaną i wspomaganą wszechstronnie przez CZM, dla którego PKS stanowi dziecko szczególnie troskliwie chowane i pilnowane. OUS-y zostały, jako administracyjne urzędy CZM, sprowadzone na ogół do roli ściśle kontrolnej, z wykluczeniem kierownictwa nad bazami, obecnie oddziałami PKS.

Dokonano ustalenia zasadniczej struktury organizacyjnej dyrekcji, oddziałów, ich filij, nazwanych stacjami, zajezdni itp. z szczegółowo wypracowanymi schematami, etatami obsad; przepracowano system płac, premii; opracowano przejrzysty i łatwy system księgowości, budżetowania, inwentaryzacji; zorganizowano służbę ruchu, wydano rozkład jazdy, taryfy, instrukcje handlowe, ustalające jednolity system biletowy, rozrachunkowy, kontrolny; rozpracowano szczegółowe instrukcje techniczne, zorganizowano inspekcję. Całego szeregu prac dokonano w największym pośpiechu, w ciągu 4 miesięcy, nie mając ani pierwowzorów, ani pomocy, a wiele denerwującej krytyki.

Niezależnie od tego trzeba było przeprowadzić w toku organizacji mobilizację personelu; zespół tworzą nieliczni fachowcy przedwojenni z zakresu produkcji i eksploatacji samochodów, ludzie z demobilu powojennego, pewna ilość handlowców, kolejarzy, urzędników komunikacyjnych i z takiego zlepku wytwarza się dopiero ośrodek personalny nowej branży komunikacyjnej, nowa brać pekaesowska, podobnie jak lotnicza, kolejarska, wodniaków itp.

Do pełnej jednolitości PKS jeszcze nie blisko; klientom przyjdzie jeszcze nieraz narzekać na odchylenie od opłat w autobusach tych samych linij, lecz prowadzonych przez różne oddziały lub na nieskoordynowane rozkłady jazdy. Nim PKS dokładnie przesieje swój personel, wyzbywając się nikłego odsetka (lecz jakże elektryzującego opinię przeciw PKS) elementu znieprawionego przez wojnę, musi również upłynąć pewien czas. B. pozytywna współpraca rad załogowych przyczyni się do wytępienia pozostałości znieprawnień.

Postępy organizacji i efektów tworzą całość upewniającą, że PKS przestało być plazmą czy nawet półtworem, efemerydą koniunkturalną, lecz nabrało trwałej, niezaprzeczalnej racji bytu dowiedzionej żywotnością i coraz prawidłowszymi świadczeniami. Nie tylko CZN, lecz i CUP — w skali ogólnych zagadnień motoryzacyjnych i komunikacyjnych — fakt tej żywotności podkreśliły, przewidując poważne zadania PKS w jej zakresie działania.

Dalszy postęp jakości świadczeń pozwoli również na zdobycie sobie korzystnej opinii publicznej. Tu na uznanie PKS trzeba zanotować fakt, że dopóki jakość świadczeń PKS nie dojrzała ogólnie do poziomu przedwojennego, a zwłaszcza dopóki uprawiany pośpiesznie karosaż nie doprowadził do posługiwania się przeważnie i decydująco typem właściwych autobusów, PKS nie prowadzi żadnej propagandy za sobą, poprzestając na informacji.

Że eksperyment z PKS się udał, nie powinno nikogo dziwić, skoro na gruncie swojskim udał się przecież przed wojną eksperyment z komunikacją autobusową **PKP.** Komunikacja ta spełniła wówczas zadania twórczości wielkosieciowej o dobrym poziomie jakości, tworząc gęste sieci wszechstronnej komunikacji terenowej. PKS jest poniekąd sukcesorem duchowym tej komunikacji, lecz już nie filią kolei, a równoległą instytucją komunikacyjną.

Meta PKS.

Dalszy plan, usprawiedliwiony osiągnięciami, a realny w razie poparcia przez bezstronną politykę komunikacyjną państwo, mógłby śmiało sięgać cyfry

00 autobusów łącznie do końca 1946, a 3.000 do końca 1948 r., czyli całości, której potrzebuje Polska w ruchu pozamiejskim.

Szkoda, że zryw lutowy przyszedł ze znacznym opóźnieniem. PKS ruszyła się w nowej formie organizacyjnej dopiero w kwietniu, kiedy gros taboru UNRRA było już rozdane; stąd stosunkowo niewielki przydział, niekoniecznie najodpowiedniejszych i najpojemniejszych pojazdów; świeżo zresztą dopiero wstępująca w szranki instytucja nie mogła konkurować o lepszość swych praw do taboru z wieloma instytucjami, potrzebującymi pilnie tabor na cele gospodarcze. Gdy zaś dała się poznać z rozmachu — było już za późno.

Szkoda ta o tyle jest niepowetowana, że rzadko zdarza się tak dogodne zejście się warunków do powstania wielkiej organizacji komunikacji autobusowej, jakie zaszły w istocie. Są to: wolne pole do pracy od czyichkolwiek uprawnień koncesyjnych, wielki demobil fachowców i zawodowców w tej dziedzinie, wielki zapas dość stypowanego taboru w ręku państwa, istnienie zalążka organizacji zdolnej uruchomić ten tabor.

Akcja PKS, spóźniona o 2 — 3 miesiące, nie straciła oczywiście bynajmniej przez to spóźnienie swej racji bytu, a może nawet zyskała na wartości, nie zaczynając od przywileju, czy daru. PKS musiało stoczyć samodzielnie wytrwałą i zdecydowaną walkę w terenie, rąbiąc sobie drogę do rzeczywistości. Nawet bowiem w sferach urzędników komunikacyjnych zarzucano PKS zachłanność, brak ewolucyjności, niesforność w rozszerzaniu zakresu terenowego działania, nieusprawiedliwioną ilością taboru i szybkością tempa organizacji. Lecz wiosenny wyścig o linie uzasadniony był naciskiem prywatnych amatorów koncesyj, których wpuszczenie na teren uznano za słuszniejsze od walki z łepkarstwem. Szybkość działania PKS była tym konieczniejsza, że część wzmożonego łepkarstwa uprawiana być zaczęła już nie tylko przygodnie przez kierowców, lecz półlegalnie, nawet przez publiczne instytucje i przedsiębiorstwa, które otrzymawszy (bez przydziału kredytów na utrzymanie) pojazdy — nie wiedziały z czego je utrzymać. Wreszcie do komunikacji autobusowej poczęły się na dobre dobierać kolej, kolejki, poczta i inne przedsiębiorstwa państwowe.

W tych warunkach zarzut rzucania się na ilość, bez uwzględnienia należytej gęstości, jest zarzutem nieistotnym. Gdyby nie zagarnięto tej ilości — nie byłoby co zagęszczać, brakłoby w ogóle podstawy i zadatku do tworzenia sieci w klasycznym polu pracy, a organizacja PKS, mimo swej wszechkrajowości niewyzyskana, musiałaby pochylić się do upadku o wiele pewniej, niż z pochłonięcia za wiele.

Zresztą w odbudowie powojennej przyjęto dla komunikacji stosowaną słusznie zasadę „lepiej wszędzie a trochę komunikacji, niż dosyć ale tylko gdzie niegdzie!" Rzekoma „zachłanność" PKS dowodzi zresztą jej aktywności, na którą najmniej mają prawo użalać się krytycy, biadający nad „biurokratycznością" państwa w inicjatywie komunikacyjnej.

Od liberalizmu do monopolu.

Ze wszystkich tych naszych twierdzeń, którym postawić by można zarzut, że są dyktowane sympatią dla PKS, wolno wyciągać wnioski praktyczne dopiero po obiektywnym zanalizowaniu celowości i słuszności tego procesu, którego PKS jest oczywistym wyrazem, tj. idei **skoncernizowanej, ba zmonopolizowanej produkcji przewozowej państwa w ruchu autobusowym.**

Tu pragniemy dla tym obiektywniejszego podejścia zrezygnować na razie ze stosunkowo łatwych argumentów, powołujących się na to, że żyjemy w okresie nacjonalizacji: twórczości użyteczności publicznej, szczególnie komunikacyjnej i wielkokapitałowej. Pozostaniemy zatem na razie tylko w kręgu argumentacji czysto-komunikacyjnych ocen wartości gospodarki autobusowej. Tu przyjdzie nam spojrzeć wstecz na ewolucje i także porobić spostrzeżenia na przyszłość na przykładzie rozwoju tych procesów w krajach wcześniej zmotoryzowanych.

Z tych zestawień da się nakreślić dla komunikacji autobusowej bardzo wyraźna i zdecydowana linia rozwojowa, zupełnie niezależnie od ustroju gospodarczego, krocząca do tego samego efektu.

Pytaniem, będącym istotą zagadnienia jest, czy autobus powinien być przedmiotem spekulacji gospodarczej wielu jednostek, organów i instytucyj, czy też powinien być scalony w ręku jednej lub niewielu organtizacyj?

Wykrycie właściwego prawa ekonomicznego rozwoju komunikacji autobusowej postawić by nas musiało w położeniu, w którym żadne inne względy nawykowe, uczuciowe, osobiste nie powinnyby już zaważyć na szali przy ustanawianiu takich zasad prawa koncesyjnego, które najbardziej odpowiadałoby naturalnemu, racjonalnemu, rozwojowi tej komunikacji.

Tworząc prawo koncesyjne bez takiego zbadania, narazić się można na rozwiązanie anachroniczne, niezgodne z prawidłową ewolucją, nieplanowe a nawykowe i noszące cechy tworów kompromisowości i przypadkowości. Błędy stąd powstałe odbiłyby się spaczeniami, za które ogółowi przyszłoby drogo zapłacić w postaci marnowania kapitału na błędne rozproszenie i konkurencje, lub odwrotnie niedorozwoju komunikacji.

Rozumie się, że nie jakieś przypadkowo sklecone prawo koncesyjne, zwłaszcza przejęte z przyzwyczajeń przedwojennych, może decydować o wynikającym stąd planie komunikacyjnym, lecz odwrotnie, trzeba mieć najpierw plan, wiedzieć do czego się zmierza, a z systemu koncesyjnego zrobić **środek** jego realizacji. Środek ten w dobie planowania — nie może być sposobem legalizacji przypadkowych układów sił i inicjatyw, lecz narzędziem realizacji aktywnej polityki państwowej, zaprzęgającej najwłaściwsze siły, zdążające najwłaściwszymi metodami do celu komunikacyjnego.

W związku z tym wydaje się chyba dobrym, że oczekiwany oddawna dekret koncesyjny, który przebył już długą drogę dyskusji ustawodawczej, nie ujrzał jeszcze światła dziennego. Jego bowiem ostatni projekt nosił wszystkie cechy kompromisowości, braku planowości, aktywności i pełen był anachronizmów. Bije ostatnia godzina na jego zmianę, w duchu uczynienia zeń środka najwłaściwszej polityki autobusowej.

Punktem wyjścia w śledzeniu **przeszłości** jest podkreślenie ogólnej cechy samochodu, przeniesionej zrazu może i słusznie także na autobus. Jest to jego zdolność do wykonania stosunkowo bardzo **znacznych prac i świadczeń we władaniu i gospodarce jednostki**. Wynika to ze stosunkowo łatwo dostępnej dla każdego obsługi samochodu, jego eksploatacji, dokonywania małych napraw, łatwej przechowalności i stosunkowo niewielkiej kwoty inwestycyjnej. To wszystko sprawia, że wielu obywateli może sobie sprawić, utrzymać, eksploatować korzystnie dla siebie i innych samochód, a także prowadzić go, jakby drobny **sklepik dorożkarski** o stosunkowo znacznej wydajności.

Stąd utarło się przekonanie, że forma **jednopojazdowego** przedsiębiorstwa autobusowego jest celowa, że drobna prywatna inicjatywa jest wskazaną metodą szybkiego i najlepszego zagęszczenia kraju komunikacją autobusową. Zrazu nawet wywalczono sobie usunięcie bariery koncesyjnej (ustawa przemysłowa z 1925 r.).

Dość szybko przekonano się, że droga ta okazała się błędną.

Pierwsze miasta przekonały się, jak jednostronną, niepewną jest dla ich potrzeb wewnętrznych taka rozdrobniona komunikacja, jak niepodobna zmusiś ją do usług pionierskich.

Początkowo autobusiarze zrobili tzw. „kokosy", co wywołało tak gwałtowne rzucenie się spekulacji na interes autobusowy, że osiągnęliśmy w Polsce wówczas z górą 4.000 pojazdów, przy lekkomyślnym kredycie firm samochodowych, liczących na pewność tej motoryzacji w kraju niemal bezmotorowym. W Niemczech w tym czasie (1930) było zaledwie 10.000 autobusów łącznie z miejskimi. Bezkoncesyjna konkurencja doprowadziła w krótkim czasie do przegęszczenia linij, licytacji w dół i do ruiny przewoźników i lekkomyślnych wierzycieli. Nie tylko urzędnicy ówczesnego nadzoru, ile przerażeni tym stanem rzeczy autobusiarze zwrócili się do ustawodawcy z ponaglaną prośbą o urządzenie — systemu koncesyjnego, jako regulatywu dla rezerwy, podziału, zapewnienia **pola pracy**, na którym chaotyczna konkurencja doprowadziła do taryf: 2 gr. od 1 km. Trzeba było całej serii plajt i to nie raz najsumienniejszych przedsiębiorców, żeby mądry Polak po szkodzie, zaprowadził system koncesyjny, który od lat całych był najoczywistszą praktyką najliberalniejszych krajów, nie wyłączając USA!

Prawda, że o system ten upominała się także atakowana w pewnym stopniu, a jeszcze więcej zaniepokojona kolej, która uważała, że „nielojalna konkurencja" zagraża dzięki kolejowej uspołecznionej taryfie dochodowości kolejowej. Kolej bowiem nie mogła dawać zniżki generalnej (prócz na wąskiej sieci) dla walki z domową gospodarką jednopojazdowca autobusowego, nie kierującego się żadną minimalną taryfą — choćby kosztem zjadania substancji. Niepokój ten pobudził kolej co prawda do pewnych pozytywnych ulepszeń (rozkłady jazdy, elektrofikacja, motorowozy, podejście do klienteli bardziej akwizacyjne).

Dla ówczesnych motoryzatorów system koncesyj był pożądanym środkiem regulacji warunków bezpieczeństwa, wygody i wyższej jakości świadczeń, a nadto posłużyć miał do poparcia zebrania funduszów na drogi i poparcia powstania produkcji krajowej autobusów.

W rezultacie tych starań powstał system koncesyjny typu **biernego**, nie pretendujący do planowości, aktywnego wyznaczania biegu ewolucji autobusowej, lecz jedynie do selekcji, podziału, wyboru istotnie zgłaszających się, umiejących chodzić około swego prawa do przewozów kandydatów. Właściwie system koncesyjny był zarazem samą treścią i źródłem polityki, polegającej na „nieodmównym" obowiązku dania koncesji temu, kto spełnił wymagania ustawy. Brakło mu praktycznej koncepcji wielkosieciowej, kiedy istniała ona już dawno w szeregu krajów i zalecała się ze względów kapitałowych i taborowo-kredytowych. Z drugiej strony wymogi podatkowe i na rzecz poparcia produkcji krajowej były zgoła nieznośne.

Na podstawie takiego systemu nastąpiła restauracja życia autobusów w Polsce w ilości o wiele mniejszej (ok. 2.000), wpędzonego z miejsca pod pręgierz przestępczości fiskalnej (nadmierne podatki). W każdym razie dokonano podziału pola pracy, pewnego wzmożenia rentowności, poprawy wartości świadczeń i jakości usług, a także pewnego skoordynowania z pracą kolei (która wnet zrezygnowała z uzgodnień taryfowych i struktury linij).

W dalszym etapie, pomimo braku poparcia przez ten system dawno wszędzie popieranej i wymaganej koncentracji twórczości koncesyjnej w większe sieci— **koncentracja** ta mimo to następowała. Zwiększa się ilość pojazdów na przedsiębiorstwo i ilość linij na przedsiębiorstwo, powstają większe firmy (w miastach, samorządowe, spółki eksploatacyjne, spółki współużywania obiektów, porozumienia eksploatacyjne).

Nie tyle z założeń tego najbardziej istotnego prawa rozwoju autobusu (podobnego do koncentracji przewozu osób przez pocztę konną w epoce przedkolejowej), ile z konieczności państwowej zrobienia czegoś z bardzo drogim taborem produkcji krajowej, którego prywatna inicjatywa nie chciała i nie mogła nabyć, powstała koncepcja przedsiębiorstwa **autobusowego P. K. P.** Kolej nawet z niechęcią zabrała się do tego, lecz już po kilku latach rezultaty były zgoła nieoczekiwane (oczywiście dla osób, dla których ewolucja zagraniczna była tajemnicą). Pomimo iż PKP przejęła autobusy w fantastycznej cenie dochodzącej do 80, a nawet 100 tysięcy złotych, pomimo, że rozbudować była zobowiązana nie tylko odcinki tłuste na danych jej terenach, lecz także szereg na razie bezdochodowych a nawet deficytowych odcinków, doszła ona, ucząc się dopiero swych zadań doświadczalnie, do gospodarki nie tylko opłacalnej, ale i dochodowej o poziomie świadczeń (zwłaszcza wpływ dyscypliny kolejowych rozkładów jazdy), który stał się groźnym memento dla prywatnej inicjatywy.

Nic w tym jednak dziwnego. Realizowana przez kolej w zakresie autobusowym zasada wielkiego obszaru, wielkiej sieci, skoncentrowanej gospodarki, administracji, seryjnego zakupu pojazdów i sprzętu, wzmożonej rezerwy taborowej, dużego garażu, dużego warsztatu, musiała dać w rezultacie takie potanienie i ulepszenie świadczeń i tak wysoki stopień użyteczności publicznej, że w ramach tych zaginął

wysoki koszt nabycia taboru, sumy akuratnie płaconych podatków i koszta nawet niekiedy nieudolnych eksperymentów i biurokratycznych omyłek.

W rozwoju obydwu komunikacyj autobusowych to jest kolei i związków ręki publicznej z jednej, oraz spółek prywatnych z drugiej strony, zaznaczył się ten sam proces **zmierzchu dorożkarstwa autobusowego** i uwydatnił się postęp na drodze ku produkcji wielkokapitałowej i wielkosieciowej pracy z roku na rok ku koncernizacji, ku monopolowi (w dalszej perspektywie), zupełnie podobnemu do monopolu kolei na szynach oraz istniejącemu niegdyś monopolowi dyliżansów pocztowych.

Procesu tego, jak wspomniano, prawo koncesyjne specjalnie nie popierało, raczej hamowało go biernością swej postawy. Trzeba było latami czekać na wygasanie koncesyjek i przyznawano wiele nowych. Decydującym momentem dla ich przyznawania był nieraz spryt zabiegającego, brak lepszego kandydata czy też znów protekcja, wpływ polityczny, zasada „panis bene merentium" itp. okoliczności. Koncesja autobusowa była nieraz podobna do wyszynkowej, trafikarskiej, loteryjnej, jakby tu nie chodziło o ważne zagadnienie komunikacyjne użyteczności publicznej, lecz o patent na handel detaliczny. Całość mozaiki koncesyjnej tworzyła jakby „sumę detalu" z niewielkimi wyspami planowanych poczynań PKP, samorządów, spółek. Cała ta polityka nie doczekała się zmian, pozostając na ogół polityką kompromisów i przypadkowości. Skończyła się ona wraz z taborem autobusowym w pamiętnych dniach września 1939, pozostawiając po sobie dziedzictwo tradycyjnych nawyków.

Monokoncerny zagraniczne.

W krajach z większą motoryzacją, po prostu za granicą, procesy te już przed wojną należały do przestudiowanych i wykończonych logicznie. Zerwano tam dawno z drobnym koncesyjkarstwem, detalem autobusowym, stylem monolinii autobusowych, realizując koncentrację w dużych koncernach czy monopolach, tak ze względów kapitałowych (bo na ogół nie lubi się zbędnej rozrzutności), jak komunikacyjnych (uzyskanie celowego zagęszczenia terenu skoordynowaną komunikacją). Podkreślono tu szereg, wzmiankowanych po części korzyści z **koncentracji.** Uzyskanie tą drogą łączenia linii dochodowych z na razie nierentownymi (wychowującymi pewne potrzeby, zaludniającymi teren), do czego nie można przymusić prywatnych w drodze jednoliniowych zobowiązań koncesyjnych. Dalej chodzi tu o korzyść z pracy sieciowej, polegającej na operowaniu większą rezerwą taboru, na zaspokojenia nagłych lokalnych wzrostów koniunkturalnych potrzeb przewozowych i dla wzmożenia pewności przewozu. Typ pracy sieciowej, skoncentrowanej, to typ wyższy organizacją techniki, administracji i eksploatacji. Pozwala na oszczędność aparatur, urządzeń i inwestycyj, lepsze wykorzystanie garaży, stacyj, warsztatów, standartowe nabycie i wyposażenie pojazdów. Daje to w rezultacie większą pewność, regularność i taniość komunikacji. Dochodowość jednych przewozów umożliwia dźwiganie pewnych serwitutów taryfowych, uzasadnionych społecznie. Poza tymi okolicznościami podkreślono lepszą na tej drodze osiągalność bardzo pożądanego zrealizowania służby **użyteczności** publicznej. Poza wspólnotą taryf i rozkładów jazdy, współpracą z innymi komunikacjami w sposób obiektywnie pewny (z dotrzymaniem zobowiązań), powstaje pewność płacenia podatków, dalszej rozbudowy podyktowanej względami głównie korzyści ogólnych. Specjalnie ważnym jest w tym przypadku stosunek do **kolei,** z którą współpracę i koordynację może wykonać najpewniej i najaktualniej zmonopolizowana, podobnie jak kolej, sieć autobusowa.

Upaństwowieniu komunikacji autobusowej (ZSRR) można śmiało przyrównać olbrzymie koncerny amerykańskie, angielskie, francuskie, gdzie są to wielkie koleje autobusowe, w których moment zysku prywatnego i prywatny charakter zaginęły zupełnie na rzecz kontroli interesu użyteczności publicznej. Dojrzały one całkowicie do upaństwowienia, jak inne wielkie przedsiębiorstwa komunikacyjne (flota, samoloty, koleje). Nawet tak liberalistyczny kraj, jak Szwajcaria, ma monopol poczty na autobusy.

Reasumując, należy stwierdzić, że prawo koncesyjne stało się wszędzie narzędziem aktywnej, planowej, monopolizującej polityki państwowej, tworzącej „koleje drogowe", wykluczającej dorożkarstwo, detal, małopodwórkowość, domowość gospodarki autobusowej, zgodnie z zasadami postępu organizacyjnego, technicznego i ekonomicznego; zgodnie z interesem wszechstronnej służby publicznej użyteczności.

Nigdzie też nie ma mowy o przywilejach: politycznych, chlebie zasługi (jakże polskim), nagradzaniu inwalidów, jak chyba przez o wiele słuszniejsze zatrudnianie ich na lżejszych posadach w wielkich koncernach, niż robienie z nich niekiedy firmantów spekulacji.

Aktywna i bierna polityka koncesyjna.

Sporą korzyścią systemu koncernowego czy monopolowego jest tez usunięcie **żmudnej a obiektywnie** nie osiągającej trafnych rezultatów działalności władz koncesyjnych przy rozdawnictwie drobnych koncesyjek.

Pomimo największego wysiłku i przy najlepszej woli tych władz, trudno im wniknąć w rzetelność ofert, obronić się przed symulantami, protekcjami, naciskami, przeniknąć wartość osobową kandydatów, demaskować siuchtę, spukulację, parawaniarstwo. Mający nawet do czynienia z najuczciwszymi, najsłowniejszymi ofertami, trudno jest obiektywnie, celowo rozplanować te koncesyjki, tak, aby tworzyły całość harmonijną i zgodną z interesem publicznym. Dążeniem koncesyjkarza będzie zawsze chwycenie tłustego odcinka, zapewnienie zysku, taniość osiąganą często chwiejnością i lichotą świadczeń, łatwe zobowiązywanie się lecz niedotrzymywanie obowiązków w momentach słabych.

Przy większych nieco skupiskach inicjatywy, ustalenie obszarów, okręgów koncesyjnych jest rzeczą bardzo trudną i dowolną i albo wpycha się życie w ciasne i nieżywotne ramy sztucznych granic obszarowych, albo popełnia się papierową robotę bez wiary w jej realność. Odnosi się to do zapowiedzianego ostatnim projektem podziału kraju na jakieś obszary, okręgi z góry obiektywnie wyznaczone. Tkwi w tym wielkie ryzyko biurokracji bezżywotnej.

W razie uwzględnienia zasady rozdawnictwa koncesyj wyłącznie przez Ministerstwo Komunikacji, podyktowanej, planowością i aktywnością polityki koncesyjnej — polityka drobnokoncesyjna odbywałaby się wprawdzie, o ile chodzi o rozdawnictwo koncesyj, w atmosferze gwarantowanej uczciwości, ale na trafność decyzji wpłynąłby ujemnie znów wielki dystans centrali i terenu, osoby decydującej i przedmiotu decydowanego. Powódź podań o koncesję, naszpikowanych w argumenty i poparcia, czy też najazd klientów, oblegających odpowiedzialnych urzędników stwarzają sytuację, w której decydujący czynnik centralnego nadzoru nie może mieć pretensji do tego, że wydaje decyzje doskonałe.

Odwrotnie, w razie decentralizacji decyzji na województwa, upada wszelki sens planowości, możliwość prawidłowej struktury sieci; zadania polityki komunikacyjnej spada do roli porządku administracyjnego. System zaś mieszany, o współpracy instancji głównej i średniej, daje w rezultacie nie spotęgowanie zalet, lecz pogłębienie zsumowanych wad: biurokratyzacji, uśmiercającej racjonalne interesy komunikacyjne i wzrostu pierwiastka przypadkowości, bierności polityki koncesyjnej.

Z rozdawnictwem koncesyjek wiąże się szereg kłopotliwych i rozdrobnionych w tym przypadku ubocznych czynności badawczych i egzaminacyjnych, a po ich udzieleniu czuwanie nad spełnieniem zobowiązań koncesyjnych, również bardzo rozdrobnione. Władzom przeciwstawia się tu liczny element nieraz spryciarski, trudny do przypilnowania (taryfy, rozkłady, postoje, podatki, konkurencja wzajemna, gospodarka wewnętrzna, spółdzielcza itp.). Z drugiej strony pilnowanie odbywa się przez liczny personel lokalny, zżyty nieraz z przewoźnikami. W warunkach lichych płac tego personelu, a dobrej koniunktury autobusowej, w rok po pełnej demoralizacji gospodarce wojennej — zachodzi obawa, że podejrzenia o nadużycia i łapownictwo nie zawsze można zbyć wytłumaczeniem, że to złośliwa, szeptana propaganda.

Rozdawnictwo drobnych koncesyj wprowadza też zbędne zaburzenia w polityce taborowej. Taboru, po dużych przydziałach jednorazowych, będzie brak, bo kraje produkujące go potrzebują go dla siebie po wyniszczeniach wojennych. Pozostaje szereg trudnych zabiegów w drodze umów kompensacyjnych. Trud starań o tabor musi wziąć na siebie samo państwo, które słusznie przejęło na siebie rolę kupca samochodowego. O tabor dobijać się będą wielkie instytucje gospodarcze, lecz w razie ostania się systemu rozdrobnienia koncesyjkarskiego także rzesza drobnych petentów, wywołując staraniami swoimi poważne kłopoty, ubiegając się o protekcję, poparcia itp. Reasumując, należy podkreślić, że w systemie monopolu odpada walka o koncesje, głowienie się o ich rozdzielnictwo, o sharmonizowanie wewnętrzne, potrzeba rozpoznawania, egzaminowania i nadzorowania plejady drobnych oferentów, odpadają też wszelkie pokusy i atmosfery. Monopolista w sposób pewny i nieskomplikowany zapłaci podatki, a nie ma mowy o tym, by nawet mógł wkroczyć na drogę nieuczciwości, przekupstw drobnych itp.

Zwolennicy drobnych koncesyj autobusowych.

Godząc się z powyższymi rozumowaniami — trudno doszukać się argumentu, który uzasadniłby obronę poglądów przedwojennych i ich nawykowej kontynuacji po wojnie. Wszystkie dane nakazują nam nie pozostawać w tyle z reformą, która była już aktualna przed wojną, a cóż dopiero w dobie planowania i nacjonalizacji komunikacji użyteczności publicznej (woda, lotnictwo, koleje prywatne, kolejki itp.).

Pomimo to istnieje szereg poważnych sprzeciwów.

Jeden płynie od dawnych **autobusiarzy.** Nie zgłosili się oni do służby w PKS-ie, gdzie mogliby wnieść swe doświadczenie i zamiłowanie do fachu. Upierają się przy małopodwórkowej, sklepikarskiej, byle własnej produkcji na jakimś tłustym odcinku, wierząc uparcie w wyższość swego sposobu pracy, a nawet w trwałą jej przyszłość i zwycięstwo. Jawnie i cichaczem chodzą około tej sprawy, usiłując pozyskać dla niej opinię publiczną, prasę, ludzi politycznych, operując argumentami „zdrowej twórczości", potrzeby wożenia „jakoś", praw demokratycznych, korzystnej dla postępu konkurencji. Do tego dochodzi szereg argumentów negatywnych. Ze szczególną pasją zbiera się argumenty krytyczne przeciw PKS, przeważnie oparte na notowaniu przejawów ogólnej demoralizacji powojennej lub przejawów wynikłych z niedociągnięć organizacyjnych czy gospodarczych. Pewna część niechętnego nastawienia, to jeszcze reminiscencje sprawy przejęcia pojazdów poorbisowskich, mimo iż Orbis i PKS podały już sobie ręce i zawarły umowę współpracy.

Ostatnio fala i natarcie o drobne koncesje wzrosły niepomiernie. Wydane przepisy o rejestracji pojazdów prywatnych, nie mające bynajmniej celu przesądzania o koncesjach autobusowych (bo bez koncesji nie rejestruje się autobusu), ujawniły istnienie wielu czy to skleconych na poczekaniu, czy przechowywanych, czy nawet nowych pojazdów; okazało się, że niektóre były oddane instytucjom publicznym, a teraz powróciły do właścicieli. Oferenci powiadają „mamy pojazdy, chcemy jechać, PKS ich nie ma, czemuż nie wolno nam jeździć i wozić?"

Także w sferach **urzędniczych** napotyka się na zastrzeżenia. Obok wspaniałej obawy nagłego wzrostu, rozdęcia się PKS, wchodzi u innych w grę przyzwyczajenie do stylu rozdawnictwa drobnych koncesyj. Braknie uwzględnienia niezawodnych i obiektywnych procesów, postępujących w tym zakresie. Słyszy się zdanie o pożyteczności współżycia wielkich koncernów z koncesyjkarzami. Ci ostatni mają być czymś, co pobudza wielkie i stąd ciężkie PKS do wysiłku konkurencji. Bąka się, że PKS nie wytrzyma pierwszej recezji. Jeśli chodzi o ów bodziec, o uczenie się PKS od koncesyjkarzy — to można zrobić analogię dorożkarza i kolei. Dorożkarz może stać się dobrym pracownikiem handlowym kolei, lecz trudno, by gospodarka domowa mogła czegoś więcej nauczyć gospodarkę o skali wyższego typu organizacyjnego i większego zespołu technicznego. Czyż metod pracy? Podejścia sklepikowego?

Tzw. symbioza PKS i koncesyjkarzy jest zgoła niemożliwa na długą metę i jako stosunek trwały. Samo już dzielenie pola pracy między PKS i koncesyjkarzy nie posiada żadnych trwałych kryteriów. Istotą dążenia PKS jest i musi być, zgodnie z koncepcją wielkosieciową, zajmowanie terenów w sposób wyczerpujący pełnię zadań — korzystnych i pionier-

skich. Dla PKS ruch autobusowy jako całość jest nie tylko ekwiwalentem strat z serwitutów akcyj masowych, lecz sumą wyrównawczą pracy na odcinkach korzystnych i niekorzystnych. Które z tych zadań mają przypaść koncesyjkarzom?

Żądanie stawiane PKS, by wyrzekła się dalszego rozwoju wszerz, byłoby żądaniem wbrew jej celowi i **wbrew naturze** koniecznych i nieodwracalnych procesów komunikacyjnych, niedających się zatrzymać bez poważnych szkód gospodarczych, żadnymi zarządzeniami i nakazami. Prawdziwą przeszkodą jest dla PKS brak taboru, a jedynym argumentem praktycznym posiadanie go przez koncesyjkarzy. Lecz jest to rzecz koniunkturalna.

Gdyby PKS zaniechała tworzenia sieci pełnej i zamkniętej, musiałaby prędzej czy później ulec szturmowi podkopu, jak Guliwer Liliputom. Jeśli mowa o szczególnym bodźcu, jaki dla PKS istniałby ze strony drobnej inicjatywy konkurencyjnej — to bodźców takich dla PKS jest i bez tego dość w postaci pozytywnej ambicji służby w interesie publicznym i negatywnie w postaci ogromu przeszkód do przełamania i zadań do spełnienia we wszystkich działach służby. Tworzenie takich bodźców w drodze konkurencji i wielotorowości — jest eksperymentem dość kosztownym.

Potrzeba zarobkowania dawnych autobusiarzy jest wielka i pilna, ale o wiele ważniejsze są interesy ogólnokumunikacyjnej i kapitałowej polityki państwa, w imię których należy unikać rozdrobnienia gospodarki taborem autobusowym i nie stwarzać trudnej sytuacji dla rozwoju przedsiębiorstwa monopolowego przez wzgląd na tradycyjne nawyki, czy chwilowe sytuację na rynku taborowym i przewozowym.

Gdy prawo koncesyjne dopuści obok siebie na stałe równorzędnie koncepcje wielkosieciową i drobnokramikową — będzie miało oczywisty zadatek na rychłą dezaktualizację, albo stanie się hamulcem prawidłowego rozwoju, a może nawet i jego niszczycielem. Nie może tu być analogii stosunku kolei do kolejek, bo trasa autobusu jest uniwersalna i wymaga uniwersalnych całokrajowych rozwiązań. Utrzymanie się ustawy koncesyjnej, tworzącej takie niejasne, kompromisowe stany prawne, doprowadziłoby oczywiście tylko do spaczenia, albo wieloletniego opóźnienia akcji PKS i do zbędnego zmagania się o koncesje wewnątrz biura nadzoru oraz o tabor. Im dłużej utrzymywałyby się tu sukcesy gospodarzy małych podwórek — tym gorzej dla interesów użyteczności publicznej, a tym lepiej dla interesu prywatnego.

Inny argument wysuwany w obronie drobnego rozdawnictwa koncesyj — to powoływanie się na rzekome przyznania, przyobiecania tej dziedziny drobnej inicjatywie prywatnej; istotnie inicjatywa prywatna jest popierana, alеż przecież nie w dziedzinie twórczości użyteczności publicznej, a tak tylko musi być zorganizowaną komunikacja autobusowa!

Winę, że takie pretensje powstały, ponosi redakcja projektu dekretu koncesyjnego, wyobrażająca, zdaniem naszym, mylny kompromis „symbiozy", która wymienia uprzywilejowane wielkie firmy publiczne (PKS, poczta, PKP) i inicjatywę prywatną, lecz zgodnie z ustawą nacjonalizacyjną ogranicza ją do posiadania kilku najwyżej pojazdów na firmę. A więc poparcie w obydwu przypadkach dekoncentracji (publicznej i prywatnej). Ponieważ prawem rozwoju autobusowej komunikacji jest jednak koncentracja, a jej realizacja w naszym ustroju może odbywać się jedynie po linii nacjonalizacji, szanse prywatnej inicjatywy są ściśle **prowizoryczne** i czasowe i tylko jako takie mogły być ujęte słusznie w dekrecie.

Krytycy monopolu — jeden tylko argument mogą wysuwać słusznie: **„Sami wszystkiego od razu nie zrobicie,** nie możecie, a innym nie dacie?" Słuszny to zarzut, choć czasowy. Przez 2—3 lata, konieczne dla budowy wielkiego gmachu autobusowego PKS, ludzie muszą jeździć czymś lepszym i legalniejszym od „łepkarstwa". Lecz ten czasowy wyłom, ten krótki oddech, nie może stać się w żadnym razie powodem do ustalania w ustawodawstwie koncesyjnym zasady symbiozy. „Wyręczające" czasowo PKS koncesje muszą być uzależnione od zgody PKS, od wyrażenia czasowego desinteressment na pewnych odcinkach, a nadto ustalone prawo skupu takiej komunikacji, wyręczającej PKS. Monopol PKS powinna wyrażać wolność od koncesyj autobusowych (jak to praktykuje się w innych monopolach) oraz prawo traktowania prywatnych przedsiębiorców jako afiliantów, agentów PKS. Można jednak załatwić tę sprawę i przez koncesję generalną PKS i czasowe licencje najwyżej dwuletnie dla innych ,obowizkowo z prawem ich przedterminowego wykupu przez PKS. W żadnym razie charakter koncesji prywatnej nie może być równoznaczny i powinna być wyraźnie podkreślona wyłączność PKS, aby stworzyć konsekwentną linię dla możliwie rychłej realizacji idei koncentracji komunikacji autobusowej w ręku państwowym (jak kolej, lotnictwo itp.) i zamknąć raz na zawsze jałową i błędną walkę stylów anachronicznego i planowego, odbijającą się niekorzystnie na przyśpieszeniu realizacji wielkiej komunikacji autobusowej. Walka ta dziś pochłania zbędnie czas, wysiłki na terenie ciał ustawodawczych, w biurach itp. i jej zakończenie zmniejszy wiele zbędnych czynności nadzorczych, pozwalając skupić się nadzorowi i kierownictwu PKS na szybszą realizację komunikacji.

Wysuwana niejednokrotnie kompetencja **spółdzielczości** w ruchu autobusowym jest niestety mało aktualna. Spółdzielczość, to kooperacja detalistów, a związki spółdzielcze są sumą detalu. Choćby bardzo wielką. Nie mniej w komunikacji publicznej wielkosieciowej, użyteczności publicznej potrzebne jest bardziej jednolite, dyrygowane i dysponowane systemem przedsiębiorczym, uformowanie gospodarki, tak strukturalne, jak funkcjonalne. Tak ogromnej spółdzielni czy związku, o tak wielkiej sprawności — utworzyć niepodobna. Niepodobieństwo to wynika z istoty spółdzielczości, która w komunikacji autobusowej ma rację bytu tylko, gdyby przyjąć zasadę rozdrobnienia. O przypadkach, w których spółdzielczość jest tylko pozorną pokrywką inicjatywy prywatnej, jako o stanie nieprawidłowym, nie ma potrzeby się rozpisywać.

Konsekwencje i odchylenia od koncentracji.

W koncepcji monopolowej, a nawet tylko w logicznej wykładni dekretu PKS, tkwi oczywiście niemożliwość utrzymania obecnego stanu rzeczy, w którym **różne przedmioty państwowe** prowadzą komunikację autobusową, a nawet ze sobą konkurują. Niezgodne

to jest z porządkiem prawnym, polityką kapitałową państwa i prawidłową gospodarką komunikacyjną i administracyjną. Kolej, kolejki państwowe, poczta nie powinny obok PKS uruchamiać autobusu, zwłaszcza, że w tym celu muszą tworzyć osobne ekspozytury administracyjne, oddzielone od aparatury czynności głównych, czyli jakby małe PKS. Dekret PKS upoważnia to przedsiębiorstwo do rozbudowy komunikacji autobusowej w imieniu państwa, przeznacza to przedsiębiorstwo głównie do tego celu. Dublowania zadań nie usprawiedliwiają nawet względnie lub istotnie dobre wyniki eksploatacyjne tych przedsiębiorstw. W szczególności poczta powinna niezwłocznie przekazać swe linie oraz sprzedać tabor autobusowy (tak potrzebny) PKS. W dalszej kolejności powinna przejść do PKS również komunikacja autobusowa EKD. Jej rozwój pozytywny jest dowodem powodzenia i słuszności idei sieciowej i inicjatyw ręki publicznej. Osiągnęła ona w ramach ciasnej sieci już punkt nasycenia i znaczny stopień doskonałości dzięki prowadzeniu przez doświadczony czynnik komunikacji publicznej. Nic nie stoi na przeszkodzie, by ludzie z EKD objęli w ramach PKS szerszy jeszcze zakres zadań, wnosząc swe doświadczenia, metody itp. do wspólnego kotła z korzyścią dla PKS. Przeciwnie bowiem w oderwaniu i zasklepieniu się sztucznym w ciasnym wycinku węzła warszawskiego — zmarnuje się zdolność, mogąca w znacznej mierze przyczynić się do szybszego wyniesienia na odpowiedni poziom komunikacji PKS. A przecież nie o nazwy, a o cel tu chodzi!

Wspomnieliśmy już, że monopol PKS byłby, na wzór obcy, najwłaściwszą drogą rozwiązania m. in. zagadnienia **koordynacji** przewozu autobusowego z kolejowym. Nie jest to może sprawa tak bardzo już pilna, bo kolej wciąż jeszcze jeździ za mało, a autobusów nie jest za wiele. Konkurencji właściwej jeszcze w większym stopniu nie ma lub odbywa się ona na poziomie cen o przeważnym stosunku jak 1 : 2.5 (kolej 80 gr., autobus 2 zł. na 1 osobokilometr). Lecz podczas, gdy wszelka konkurencja między drobnymi przedsiębiorstwami autobusowymi a koleją odbywa się zawsze w warunkach, w których olbrzym kolej okazuje się... słabszą konkretnie — to w stosunku dwóch monopoli PKS do PKP ułożyłyby się stosunki dla kolei o wiele pewniej i korzystniej. Albowiem solidne dotrzymanie umów, zawieranie ich na szerokiej płaszczyźnie, zespolenie wysiłków i współpraca posunięta do wspólnego wykorzystania urządzeń i ludzi (stacyj, kas, magazynów, wspólnych bezpośrednich biletów, rewizorów itp.) da się uzyskać najwszechstronniej, gdy monopolowi na szynie odpowiada monopol na drogach . Jest to zresztą jedyna skuteczna droga, wypróbowana w praktyce zagranicznej, której kres leżeć może nawet w pewnym uzależnieniu finansowym obydwu kolei (szynowej i drogowej) i wyrównuje plusy i minusy wzajemnego kontaktu.

Poważnym **wyjątkiem** monopolu autobusowego powinien być tylko monopol komunikacji autobusowej wewnątrz **miast** (tylko zawarowany dla miast). W mieście bowiem interesu publicznego przestrzegać może najlepiej samo miasto, koordynując swe autobusy z inną miejską siecią komunikacyjną. W mniejszych miastach może być PKS. Ruch podmiejski, jako nie dający się wydzielić z innej komunikacji lokalnej, musi pozostać przy PKS, która ze swej strony w tym celu wydzieli aparaturę organizacyjną, zdolną przeprowadzić wszystkie uzgodnienia, mające na celu stworzenie w terenie wielkich miast wspólnego systemu komunikacji miejsko-podmiejskiej, kolejowo-samochodowej.

Wywody opracowania niniejszego nie wspominają o zarobkowej komunikacji **towarowej**. Przez wiele bowiem lat, a po części prawdopodobnie i nigdy — argumentacja odnosząca się do komunikacji autobusowej nie będzie się odnosiła do zarobkowej komunikacji towarowej. Gospodarka indywidualna i nieskoncentrowana, przewóz spedytorski wykazuje sprawność, zwinność oraz celowość pracy — trudną do zastąpienia inicjatywą publiczną o większej wartości. Państwo w podchodzeniu do podwórzy i czynności spedycyjnych nie poczyniło nawet pierwszych kroków. O koncentracji na małą skalę nie ma na razie nawet mowy. Wynajem pojazdów i akcje masowe, to świeże doświadczenie powojenne. PKS i PTT nie doszły do poziomu, który uzasadniałby coś więcej nad zwolnienie od koncesyj. W interesie życiowości, odczekania procesów naturalnych — można stosować dość liberalny system udzielania koncesyj, warując inicjatywie państwa tylko dalekobieżne przewozy regularne (linie dalekobieżne, tak w interesie ogólnogospodarczym jak kolejowym).

Koncesje towarowe stałyby się tym samym pewnym ekwiwalentem i przedmiotem prężności inicjatywy prywatnej i spółdzielczej w zamian za zupełne usunięcie z pola pracy autobusowej. Tak jak komunikacja autobusowa stała się dla PKS ekwiwalentem dla pokrycia strat z przewozów towarowych w ramach akcyj masowych.

Ważniejsze wnioski.

Dążeniem czynników odpowiedzialnych za motoryzację i politykę komunikacyjną — powinno być pozyskanie czynników ustawodawstwa i zainteresowanych czynników administracyjnych oraz opinii publicznej — dla planowego rozwiązania sprawy komunikacji autobusowej, odpowiadającego naturalnej tendencji rozwojowej tej komunikacji, która koncentruje przedsiębiorczość państwową i miejską. Dążenie to nie powinno być zmylone przez szturm o drobne koncesje i tabor na nie, czy przez nawykowe patrzenie na sprawę przydziału koncesyj w stylu przedwojennym, zwłaszcza, że zapoczątkowana przed wojną ewolucja wykazała trafność i zdolność praktyczną rozwiązania zadań komunikacji autobusowej przez inicjatywę państwową ,a przykłady zagraniczne dowodzą nieuniknionej monopolizacji przewozu autobusowego, niezależnie od ustrojów politycznych i gospodarczych.

W szczególności należy dążyć:

a) do niecierpiącego zwłoki wydania dekretu **koncesyjnego,** którego brak utrudnia sytuację; dekret ten powinien ustalić **monopol autobusowy PKS,** a dla miast komunikacji miejskiej, wyrażony wolnością od koncesji lub koncesją generalną. Utworzenie „kolei autobusowej" na drogach, leży bezsprzecznie w interesie wszechstronnej, taniej, pewnej, wysokowartościowej komunikacji autobusowej, pozostającej na usługach całego kraju, w interesie oszczędnej polityki

kapitałowej i celowej gospodarki komunikacyjnej, taborowej, koordynacyjnej itp. Czasowe wykorzystanie ofert prywatnych, samorządowych, spółdzielczych w okresie aż do zaopatrzenia w tabor PKS — należy uregulować, bądź przez afiliację wyręczających na razie PKS innych przewoźników autobusowych, bądź przez czasowe (do dwóch lat) licencje, ważne tylko tam, gdzie je uzgodni PKS, mającą zresztą prawo ich wykupu po słusznej cenie (tabor).

b) Wszelkie w imieniu **państwa** uprawiane kursy autobusowe powinny być przekazane niezwłocznie PKS wraz z taborem, wykupionym po słusznej cenie, aby uniknąć dublowania ról, inwestycyj i administracji. Skupić należy w sposób celowy wszystkie elementy zdolności i doświadczeń przewozowych w ramach jednej organizacji monopolowej, uprawnionej wyłącznie do występowania w imię inicjatywy państwowej. Tabor autobusowy powinien być wykupiony od podmiotów państwowych, likwidujących swą działalność autobusową po słusznej cenie, a nie przerabiany na ciężarówki (pocztowe autobusy).

c) Należy skupić wszystkie wysiłki, by PKS otrzymała jak najprędzej, najodpowiedniejszy **tabor**, bez czego program monopolowy nie jest możliwy do realizacji. Jakiekolwiek nowe autobusy i karosaże ciężarówek powinny być wykonywane wyłącznie na użytek. PKS i miast. Akcję PKS i CZM należy poprzeć w tym kierunku, m. in. umożliwić dostawę z umów kompensacyjnych odpowiedniej ilości podwozi autobusowych, najodpowiedniejszych dla PKS.

d) PKS, która dotychczas nie korzystała z żadnych dotacyj, powinna otrzymywać w miarę potrzeb odpowiedni **kredyt** na zakup taboru a kredyt taki powinien być odmawiany (prócz miastom) innym firmom, o ile chodzi o autobusy.

e) Wszystkie czynniki powinny okazać PKS **pomoc** w realizowaniu państwowej komunikacji autobusowej w możliwie pośpiesznym tempie (zapewnienie pomieszczeń, pomoc fachowego personelu np. instruktorów z PKP, tępienie realne łepków, gdzie PKS już jeździ dostatecznie, w postaci surowych konsekwencyj karnych, zawodowych itp.).

f) Należy przyśpieszyć wydanie **statutu** PKS, który ustali zakres nadzoru i kierownictwa, samodzielności, odpowiedzialności, komercjalności, wolności od nadmiernych serwitutów (zwłaszcza taryfowych, których nie wolno naśladować żywcem z PKP, pamiętając, że inaczej jak na kolei — na każde 30 osób przypada nowy motor, kierowca i konduktor.).

Realizując te wnioski, stworzonoby warunki do wypełnienia obowiązków nałożonych na PKS przy powołaniu jej do życia. Czeka na to gros personelu, który osiągnąwszy regulację płac jest na drodze rozbudowania pozytywnej ambicji zawodowej i nadania przedsiębiorstwu charakteru wielkiej, podstawowej placówki komunikacji użyteczności powszechnej — na wzór PKP, Lot'u — zdobywającej sobie niemniejsze od tamtych uznanie i niegorszą reputację w opinii publicznej.

Sprawa jest pilna, bardzo pilna, bo samorodne procesy idą własną siłą i mogą doprowadzić wkrótce do trudności i wypaczeń, z których wejście na właściwą drogę może kosztować bardzo wiele kłopotu i zawodów. Wymaga ona decyzji i przekonania, że na tej tylko drodze leży przyśpieszenie realizacji wielkiej komunikacji autobusowej w rozumieniu współczesnym, uniknięcie opóźnień i omyłki podobnej do tej, którą popełniono w 1925 r. kasując system koncesyjny. Monopol autobusowy w Polsce, to sprawa całkowicie dojrzała. Nie należy tracić okazji do jego realizacji, by po niewielu latach żałować, że okazji tej nie wykorzystano.

Tworzenie tego monopolu „na raty" lub w drodze „faktycznej" nie jest również wskazane, bo z zachwaszczonego pola pracy — trudno po tym rugować czyjąkolwiek inicjatywę.

r. a.

Handel zagraniczny

Ukazujący się od niedawna „Biuletyn Informacyjny", wydawany przez Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego podaje niezmiernie ciekawe cyfry, obejmujące obroty handlowe Polski z szeregiem krajów europejskich. Cyfry te charakteryzują powojenne stosunki gospodarcze w różnych krajach i dowodzą, że wymiana gospodarcza między Polską i jej poszczególnymi kontrahentami nawiązuje niemal ściśle do przedwojennych tendencyj w dziedzinie obrotów poszczególnymi rodzajami towarów względnie dóbr przetwórczych, z wyjątkiem Z.S.R.R. To ostatnie państwo zajmuje obecnie i w przyszłości zapewne utrzyma się przez długi czas na pierwszym miejscu w obrotach handlowych Polski z zagranicą. Znaczenie gospodarcze ziem odzyskanych uwidaczniają obroty ze Szwecją i innymi państwami, dokąd wywozimy wielkie ilości węgla i koksu i skąd przywozimy rudę żelazną. Obroty ze Strefą Radziecką Niemiec w przywozie będą miały zapewne charakter czasowy. Natomiast w wywozie węgla i jego pochodnych produktów wymiana gospodarcza z tym obszarem zapowiada pewne cechy trwałości z tendencją dalszego wzrostu. Na szczególną uwagę zasługuje przywóz zboża, nasion, bydła i innych wytworów rolnictwa oraz hodowli do Polski. Znamionuje ten przywóz stopień wyniszczenia wojennego w Polsce i czasowe braki w tej dziedzinie. Można z całą pewnością stwierdzić, że przywóz tych dóbr ustanie w najbliższych kilku latach i Polska ponownie zajmie pod tym względem dawne stanowisko poważnego eksportera zbóż i przetworów mięsnych.

OBROTY HANDLOWE POLSKI *)
za czas styczeń — maj 1946 r.
A. w ramach handlowych.

	Przywóz	Wywóz	Saldo
	w tysiącach	złotych	obiegowych
Z. S. R. R.	3.035.874	1.736.227	— 1.299.647
Radziec. Strefa Okupac. w Niemczech	189.409	139.319	— 50.090
Szwecja	390.629	394.213	+ 3.584

*) Dane przybliżone.

Dania	19.699	103.009	+	83.310
Norwegia	119.005	41.489	—	77.516
Jugosławia	—	37.150	+	37.150
Węgry	24.930	17.951	—	6.987
Rumunia	5.727	5.316	—	411
Szwajcaria	—	13.647	+	13.647
Razem	3.785.281	2.488.321	—	1.296.960
B. Poza umowami handlowymi				
Z. S. R. R.	—	602.907	+	602.907
Francja	—	11.690	+	11.698
Anglia	—	16.652	+	16.652
Czechosłowacja	8.583	11.761	+	3.178
Razem	8.583	643.010	+	634.435

OBROTY HANDLOWE POLSKI *)

od 1. I. do 31. V. 1946 r. włącznie

I. Z. S. R. R. (umowy z 7. VII. 45 r. i 12. IV. 46 r.

A. PRZYWÓZ

	Styczeń — maj 1946 r. Ton	Tys. zł. ob.
Ogółem	267.651	2.897.036
		138.838
		3.035.874
W tym:		
Ruda żelazna	10.353	2.270
Ruda manganowa i chromowa	13.078	13.448
Żelazo - stopy	225	92.247
Metale kolorowe	1.626	74.186
Samoloty sztuk	15	101.985
Motory do samolotów	60	23.130
Siatki platynowe kg.	30.9	6.549
Bawełna, wełna, len	13.986	582.655
Celuloza wiskozowa	15	801
Produkty naftowe (nafta, benzyna paliwo dla motorów Diesla, smary itd.)	42.719	397.972
Gaz naturalny tys. m³	23.481	5.166
Apatyty	20.331	16.591
Ekstrakty garbnikowe	50	549
Kauczuk syntetyczny i naturalny	46	3.330
Tytoń	1.712	342.600
Zboża i strączkowe	158.483	1.250.335
Nasiona	3.760	81.351
Różne	1.267	32.136
"		8.557

B. WYWÓZ

Ogółem	1.924.122	1.131.738
		604.489
		1.736.227
W tym		
Węgiel i koks	1.814.795	684.900
Stal i żelazo	43.573	315.107
Cynk	1.571	20.948
Ołów	500	6.392
Kadm	45	8.034
Cement	47.058	35.722
Soda kalcynowana	13.510	45.934
Węglik wapnia (karbid)	3.070	14.701
Tkaniny baweł. tys. mtr.	18.794	303.682
Gotowe szyte wyroby baw. szt.	1.016	86.965
Wyroby dziane bawełniane par	790	36.109
Nici szp.	2.700	11.065
Tkaniny wełniane mtr.	794	98.816
Obuwie par	126	41.119
Szkło okienne m²	120	1.056
Butelki szklane i butle do kwasów szt.		257.677

Z. S. R. R. (poza umowami handlowymi)

	Styczeń — maj 1946 r. Tonny	Tys. zł. ob.
A. PRZYWÓZ	—	—
B. WYWÓZ		
Węgiel	1.604.474	602.907

II. Radziecka Strefa Okupacyjna w Niemczech.

	Styczeń — maj 1946 r. Tonny	Tys. zł. ob.
A. PRZYWÓZ		
Ogółem	51.943	189.409
W tym:		
Sól potasowa	48.640	145.559
Kauczuk syntetyczny	100	11.820
Benzyna motor. syntetyczna	3.203	32.030
B. WYWÓZ		
Ogółem	269.413	139.319
W tym:		
Węgiel i koks	266.609	112.391
Benzol	2.004	23.848
Naftalina	800	3.080

III. Szwecja

A. PRZYWÓZ

	Styczeń — maj 1946 r. Tonny	Tys. zł. ob.
Ogółem	243.878	243.797
szt.	2.179	28.237
		118.595
		390.629
W tym:		
Ruda żelazna	228.368	69.567
Celuloza wiskozowa i sulfatowa	5.490	28.728
Ekstrakty garbnikowe	1.221	21.780
Filce dla przem. papier.	43	9.379
Sita dla przem. papier.	11	1.922
Elektrody	386	6.113
Łożyska	314	35.179
Surówka	435	1.965
Śledzie i ryby	6.384	65.505
Jałówki, byczki i konie szt.	2.179	28.237
Pszenica	400	3.114
Konie	826	1.045
Maszyny, aparaty, przyrządy		94.078
Różne		24.517
B. WYWÓZ		
Ogółem	771.110	394.213
W tym:		
Węgiel i koks	758.791	320.893
Cynk	1.052	13.991
Biel cynkowa	1.144	17.742
Blacha cynkowa	498	6.899
Soda amoniakalna	999	2.399
Olej kreozotowy	1.038	1.870
Ołów	68	874
Żelazo	100	750
Cement	7.420	28.795

IV. Dania

A. PRZYWÓZ

Ogółem	1.291	19.699
W tym:		
Masło	163	5.887
Bekony	300	8.771
Ryby	828	4.633
Insulina	0.3	408

B. WYWÓZ		
Ogółem	247.273	103.009
W tym:		
Węgiel i koks	247.024	97.429
Różne	249	5.580

V. Norwegia

A. PRZYWÓZ		
Ogółem	9.371	119.005
W tym:		
Śledzie	9.271	117.005
Tran	100	2.000
B. WYWÓZ		
Węgiel i koks	99.211	41.489

VI. Jugosławia

	Styczeń — maj 1946 r. Ton	Tys. zł. ob.
A. PRZYWÓZ	—	—
B. WYWÓZ		
Ogółem	68.654	37.150
W tym:		
Węgiel i koks	68.245	32.412
Chemikalia	408	4.738

VII. Węgry.

A. PRZYWÓZ		
Ogółem	8.975	24.938
W tym:		
Bauksyt	5.020	2.377
Produkty naftowe	3.826	16.064
Różne	129	6.497
B. WYWÓZ		
Węgiel i koks	49.787	17.951

VIII. Rumunia.

A. PRZYWÓZ		
Olej gazowy	1.975	5.727
B. WYWÓZ		
Węgiel	14.296	5.316

IX. Szwajcaria.

A. PRZYWÓZ	—	—
B. WYWÓZ		
Ogółem	22.456	13.647
W tym:		
Węgiel	22.227	11.100
Różne	229	2.547

X. Francja.

A. PRZYWÓZ	—	—
B. WYWÓZ		
Węgiel i koks	23.468	11.698

XI. Anglia.

A. PRZYWÓZ	—	—
B. WYWOZ		
Ogółem	2.845	18.652
W tym:		
Cement	2.095	2.261
Ołów	750	14.391

XII. Czechosłowacja.

A. PRZYWÓZ		
Kaolin	4.240	8.583
B. WYWÓZ		
Węgiel	26.841	11.761

Przegląd prasy zagranicznej

PLAN USPRAWNIENIA KOLEJOWEJ KOMUNIKACJI PODMIEJSKIEJ W LONDYNIE

Stały wzrost ruchu podmiejskiego w Londynie i trudności przewozowe na istniejących liniach podmiejskich, szczególnie jeżeli chodzi o przewóz podróżnych podmiejskich między przedmieściami leżącymi na południe od rzeki Tamizy i podmiejskimi liniami innych Towarzystw kolejowych, leżącymi na północ od rzeki i niedostatecznie obsługującymi West-End i City, wysunęły w ostatnich latach zainteresowanie się miasta i Zarządów Kolejowych sprawą usprawnienia Komunikacji Kolejowej dla ruchu podmiejskiego.

W lutym 1944 roku ówczesny Minister Transportu wojennego powołał pod przewodnictwem profesora K. Inglis'a Komitet z rzeczoznawców kolejowych różnych Zarządów Kolejowych, Głównego Inspektora Kolejnictwa z Ministerstwa i Szefa Technicznego z Ministerstwa Planowania miasta.

Zadaniem Komitetu było przestudiowanie pod względem technicznym i pod względem możności wykonania tych części planu odbudowy Londynu z 1943 roku, które dotyczą londyńskiej sieci kolejowej.

Komitet wyszedł z założenia, że należy wykorzystać bezpieczeństwo przewozów, jakie daje kolej oraz większą szybkość przewozu. Powiększenie przewozów kolejami ułatwi ruch uliczny w Londynie i usunie zatory wciąż tworzące się na mieście.

Konkurencja prywatnych Towarzystw kolejowych dała Londynowi prawie że nadmierną ilość stacji w mieście, dogodnie położonych w stosunku do ożywionych handlowych środowisk i jest rzeczą konieczną zachować te stacje.

Ulepszenie i przystosowanie istniejących dogodności transportowo-kolejowych, zdaniem Komitetu, jest więcej wskazane, niż daleko idące przemiany. Organizm kolejowy powinien zasadniczo pozostać w stanie obecnym, zmodernizowany tam, gdzie to jest potrzebne i przystosowany do zaspokojenia przyszłych potrzeb miasta.

Z tego względu Komitet zaproponował nałożyć projektowane linie na istniejącą sieć kolejową.

Po wysłuchaniu dowodów ekspertów w zakresie techniki przewozów, Komitet powziął uchwały następujące:

1) wszystkie linie kolejowe obsługujące Londyn tak pod względem ruchu osobowego, jak i towarowego powinny być zelektryfikowane,
2) podziemna sieć kolejowa powinna być zasadniczo oddzielona od głównych linii dalekobieżnych, o ile dotyczy to wspólnych odcinków,
3) dopuszcza się głębokie położenie stacyj dla ruchu podmiejskiego przewożonego taborem standaryzowanej szerokości pod warunkiem użycia drzwi zasuwanych i znacznego ograniczenia ciężkiego bagażu i przewozu paczek,
4) projektowanie podmiejskiego ruchu przez teren Londynu w tunelu jest możliwe,
5) głęboko położone stacje dla ruchu dalekobieżnego głównych linii są niewykonalne, natomiast podziemne końcowe stacje (od 20 do 30 stóp niżej poziomu ulicy) mogą być budowane, jeżeli miejscowe warunki temu sprzyjają.

Komitet rozpatrywał propozycję gminy miasta Londynu przeprowadzenia w głębokim tunelu linii dalekobieżnej przechodzącej pod st. Charing Cross i odrzucił ją jako niewykonalną dla ruchu dalekobieżnego i niegodną ze względu na obsługę pociągów z kolosalną ilością bagażu, poczty i przesyłek.

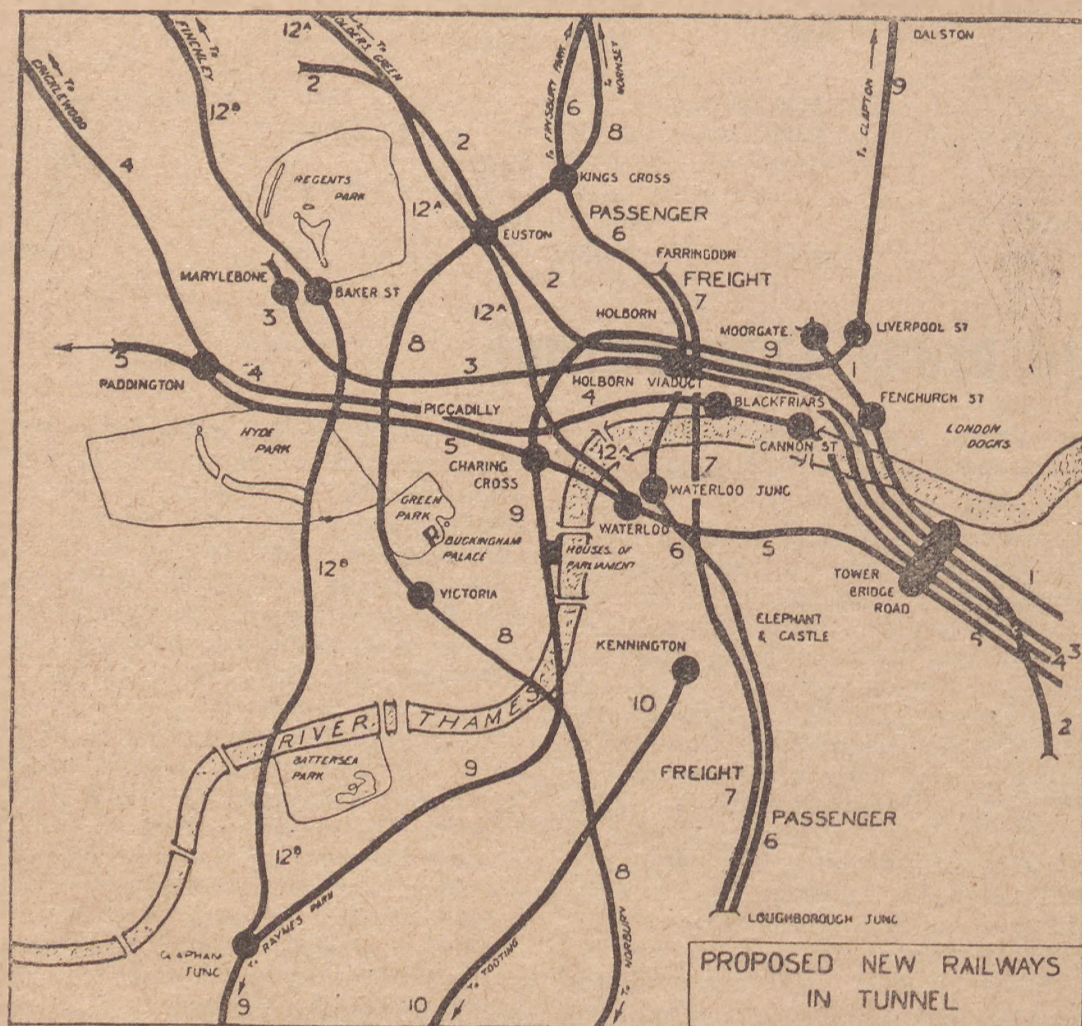
Komitet odrzucił również propozycję gminy wydowania głęboko położonej pętlicy łączącej Waterloo—Charing Cross, Blockfriars, Cannon Street i London Bridge na tej podstawie, że pętlica ułożona na głębokim poziomie nie jest możliwa do wykonania.

Komitet przyjmuje, że całkowite zaludnienie wielkiego Londynu pozostanie bez zmian dla przyszłego pokolenia i że dążenie do emigracji z Londynu poza miasto będzie trwać nadal.

Spostrzeżenia nad ruchem pasażerskim na liniach podmiejskich wskazują, że większość przewozów składa się z przejazdów tam i z powrotem między wewnętrznymi strefami Londynu, że przewozy w szczytowych godzinach bardzo wzrosły w ostatnich latach i że próby zmian i wahań w godzinach pracy na mieście okazały się nie do przyjęcia w wewnętrznej strefie. Z tych względów Komitet przyjmuje, że przewozy będą wzrastały i nadal.

Według propozycji Komitetu nowe linie kolejowe mają być budowane w głębokich tunelach (niżej 10 metrów) z ograniczoną ilością stacji, rozmieszczonych najbliżej do istniejących linii podziemnych i są projektowane głównie dla podróżnych bez bagażu. Jest to nowa koncepcja dla miejskiej kolejowej komunikacji.

Elektryczne pociągi będą przechodziły z zewnętrznych podmiejskich torów linii dalekobieżnych w głęboko położonych tunelach pod rzeką i dowiozą podróżnych w tych głębokich tunelach możliwie najbliżej do West-End'u i City, następnie dopiero wynurzą się na powierzchnię dla połączenia z istniejącymi podmiejskimi liniami na krańcach centralnej części miasta. Stacje podziemne będą miały przekrój o średni-



Projektowane nowe koleje podziemne

cy 30 stóp ang. z peronami 650 stóp długości i 16 szerokości.

Projekt usuwa mosty kolejowe i wiadukty między Westmister i London Bridge i otworzy widok na Katedry Św. Pawła i Southwark.

Projekt prowadzi w swej końcowej fazie (po 30 latach) do zniknięcia dworców Charing Cross, Cannon Street, Horborn Viaduct i Blackfriars.

Stacja Waterloo pozostanie, nowa zaś stacja będzie budowana na miejscu obecnej stacji Waterloo Junctio, stacja London Bridge będzie zamieniona przez inną stację, położoną w odległości około ½ mili ang. od Tower Bridge Road.

Ogólna długość nowych linii w tunelach wyniesie około 112 mil ang.

Projekt bierze pod uwagę szczytową falę przewozów wynoszącą 75.000 podróżnych na godzinę w kierunku na północ, z jednego brzegu na drugi, co wymaga 120 pociągów na godzinę. Zdolność przepustowa jednej pary torów może być doprowadzona do 25 par na godzinę, stąd wynika potrzeba 5 par torów, które będą rozmieszczone pod rzeką i rozchodzą się wachlarzem na Zachód przez West-End i City aż do połączenia z północnym i zachodnim potokiem podmiejskiego ruchu.

Linie te są oznaczone na schemacie numerami 1 — 5.

Linia Nr. 4 będzie nowym typem proponowanych linii w głębokim tunelu. Linia ta rozpoczyna się od North Kent Południowych Kolei (Southern R.), obsłuży Gravesend, wejdzie tunelem koło Lewisham, da możność wymiany podróżnych na głęboko położonej stacji London Bridge z innych 4 ważnych podmiejskich linii, następnie przejdzie przez Cannon Street, Black Aldwych, Picadilly, Marble Arch i Paddington do Cricklewood, gdzie może być połączona z koleją L.M.S. do St. Albans i Harpenden.

Stacja London Bridge, położona na nowym miejscu o ½ mili ang. na południowy wschód od obecnej stacji będzie podziemną stacją dla 5 linii podziemnych ruchu podmiejskiego i będzie miała jednocześnie stację dla ruchu dalekobieżnego.

W celu usunięcia viaductu między Longhborough Junction i Holborn projekt przewiduje przenieść do tunelu linię Halborn Viaduct i przedłużyć ją do Finsbury Park (linia 6) celem połączenia z podmiejską siecią kolei L.N.E.R.

Projekt przewiduje budowę nowej linii towarowej (linia 7) mniej więcej na tej samej trasie jak poprzednia linia, co jest konieczne ze względu na wielkie przewozy towarów między sieciami kolei Południowej i Kolei Północnej, położonymi na prawym i lewym brzegu rzeki Tamizy.

Ze względu, że istniejące linie podziemne są przeciążone, że brak jest połączenia od st. Victoria do West-End, że zdolność przepustowa kolei Południowej od st. Waterloo jest już obecnie wyczerpana, proponuje się dwie nowe linie w tunelach od East Croydon do Finsbury Park przez West-End (linia 8), i od Raynes Park do Clapton, obsługująca West-End i City (linia 9). Jako uzupełnienie i wzmocnienie istniejących linii podziemnych projektuje się druga równoległa kolej podziemna, od Kennington do Tooting (linia 10) i wreszcie dla odciążenia Północnej podziemnej linii projektuje się nowa linia 12 A lub zamiast niej linia 12 B obsługująca Golders Green i Finchley.

Wszystkie powyższe linie będą obsługiwane taborem istniejących kolei dalekobieżnych z tym, że wagony będą miały drzwi zasuwane.

Kolejność i koszty.

Koszt wykonania planu ulepszenia komunikacji wyniesie według cen przedwojennych 140.000.000 £. Do powyższych sum nie wchodzą koszty elektryfikacji i innych robót na głównych liniach dalekobieżnych poza nowymi tunelami.

Komitet jest przekonany, że przy najwięcej sprzyjających warunkach wykonanie podziemnych kolejowych robót zajmie nie mniej niż 30 lat i proponuje budowę w pierwszej kolejności linie Nr. Nr. 6, 7, 8, 10, 4 i 9 (ogólnej długości 57 mil) kosztem 76.000.000 £.

Koszt takiej inwestycji nie należy do tego rodzaju kosztów, które można usprawiedliwić z punktu widzenia handlowego. Komitet przyjął najwięcej kosztowny sposób rozwiązania sprawy pokonania przewozów w Londynie — przez budowę linii kolejowych podmiejskich w głębokich tunelach (niżej 10 metrów) i pod rzeką — a to w tym celu, aby uniknąć zatorów na ulicach wewnątrz Londynu.

Plan ten czeka na sankcję Parlamentu i zarządzenia finansowe.

Komitet połączył zagadnienie odbudowy Londynu z przewidywanymi potrzebami przewozowymi miasta i przedstawia sprawę w płaszczyźnie potrzeb państwowych; zastanawiając się nad tym, czy potrzebny jest w stosunku do Londynu taki serwitut, który nacja powinna wziąć na swoje bakri.

Jeżeli porównać sumę 230.000.000 £ (140.000.000 przedwojennych) na inwestycje kolejowe w Londynie z przewidywanym wydatkiem 150.000.000 £ na odbudowę przemysłu węglowego i 168.000.000 £ na doprowadzenie do porządku przemysłu stalowego, to inwestycja kolejowa Londyńska wydaje się dużą. Lecz jeżeli wziąć pod uwagę, że koszt tej inwestycji rozkłada się na 30 lat, koszt ten będzie przedstawiał się mniej groźnie, bo wyniesie 7 do 8 milionów funtów rocznie, czyli tylko po 1 funcie szterlingów na głowę ludności Londynu.

Takie są rozważania bogatego imperium nad wydatkami.

(The Railway Gazette. 10 maja 1946 i The Economist. 11 maja 1946 r.).

A. T.

MIĘDZYZWIĄZKOWY INSTYTUT NAUKOWO-BADAWCZY TRANSPORTU KOLEJOWEGO.

Instytut taki egzystuje w Moskwie, ma własny organ — miesięcznik „Technika żelaznych dróg". Programowe zadania Instytutu na okres najbliższy zostały omówione przez ministra komunikacji na konferencji marcowej rb., która zgromadził elitę pracowników naukowych na liniach kolejowych ZSRR. Instytut liczy 526 naukowców, wśród nich 35 profesorów i doktorów nauk technicznych i 111 członków

z akademickim wykształceniem. Ta ilość dyplomowanych naukowców uważana jest za niedostateczną, gdyż wychodzi się z zasady, iż członkowie Instytutu powinni systematycznie śledzić za rozwojem nauki w danej gałęzi wiedzy tak w kraju, jak i zagranicą.

Przedmiotem narad konferencji były zagadnienia połączone z radzieckim planem pięcioletnim; przewiduje on w tym okresie odbudowę, przebudowę i powołanie do życia nowych 5900 zakładów państwowych o olbrzymiej produkcji, której wartość ma sięgnąć w r. 1950 — 205 miliardów rubli, stanowić to będzie 50% wzrostu w stosunku do poziomu produkcji przedwojennej. W planie pięcioletnim na transport kolejowy położony jest wielki nacisk. Należy pamiętać, że środki włożone w transport obejmują 1/6 całego majątku państwowego.

Na zorganizowanie badań naukowo-technicznych dotyczących zagadnień transportu kolejowego przeznaczono 700 milionów rubli, nie licząc w tym opłat personelu naukowego. Dotacja ta pójdzie na stworzenie wielkich zakładów badawczych, laboratorii, wyposażenia instytutów naukowych w potrzebne pomoce, na wydawnictwa naukowe itp.

Główny nacisk położony będzie nie na materialną, lecz na intelektualną stronę zagadnień.

Do prac w Instytucie będą powołani najwybitniejsi uczeni, którzy w ciągu ostatniej wojny pracowali niezmordowanie nad rozstrzygnięciem najpoważniejszych zagadnień w kolejnictwie, że wymienić tylko należy stworzenie nowego typu szyn wagi 50 i 65 kg/mb, opracowanie nowych typów parowozów i wagonów, stosowanie nowych metod w eksploatacji ruchu kolejowego itp.

Ostatnie zagadnienie należy do kapitalnych zagadnień kolejnictwa radzieckiego. Postawiło ono sobie jako wytyczną osiągnąć w końcu piatiletki natężenie ruchu, wyrażające się liczbą 5 milionów br-ton na 1 km; dla porównania można przytoczyć, iż w Stanach Zjednoczonych Ameryki Pół. natężenie to podczas silnych przewozów, związanych ze stanem wojny w r. 1943—44, doszło zaledwie do 3 milionów br-ton.

Ambicją kolejnictwa Związku Radzieckiego w tej i innych dziedzinach transportu kolejowego jest nie tylko stanąć na jednym poziomie z osiągnięciami czołowych kolei zagranicznych, lecz i przewyższyć je w dużym stopniu.

Zagadnień nie rozstrzygniętych jest mnóstwo. Minister komunikacji zwracał uwagę na to, iż nie należy rozpraszać uwagi na rozwiązywanie zagadnień podrzędniejszego rodzaju. Uczeni i praktycy kolejowi powinni zająć się wyłącznie tylko tymi problemami, jakie są ważne gatunkowo, aktualnie i jakie wysuwa życie.

Praca naukowo-badawcza Instytutu powinna iść w 3 zasadniczych kierunkach:

1) **Przyswojenia wszystkich najnowszych zdobyczy techniki i nauki przy rozwiązaniu olbrzymich zadań, narzuconych kolejnictwu w ramach planu 5-letniego.** Przy pomocy radzieckich uczonych i inżynierów należy, skorzystawszy z doświadczeń czołowych naukowców świata, wcielić te zdobycze w zasięg osiągnięć kolejnictwa radzieckiego i posuwać je dalej. Instytut ma opracowywać najnowsze wzory dla techniki kolejowej we wszystkich jej gałęziach. W szczególności co dotyczy taboru kolejowego, prace konstruktorskie muszą być dostosowane do zdobyczy badawczych mechaniczno-przemysłowych instytutów.

2) **Planowanie dalszego rozwoju sieci kolei żelaznych i techniki kolejowej.** Trzeba myśleć nie tylko o zadaniach najbliższych lat, lecz ogarnąć również horyzonty dalekiej perspektywy możliwości rozwojowych kolejnictwa; na podstawie tego opracowywać nasuwające się zagadnienia.

3) **Pomoc kolejom żelaznym przez racjonalne wyzyskanie rezerw, którymi rozporządza transport.** W pierwszych latach wykonania planu 5-letniego trzeba będzie opierać się na posiadanym dotychczas uzbrojeniu transportu kolejowego i dotychczasowej zdolności przewozowej kolei. Należy wyzyskać wszelkie rezerwy, aby sprostać zadaniom przewozów potrzebnych dla życia gospodarczego kraju.

Zasadniczo instytut naukowo-badawczy przy opracowywaniu zagadnień bieżących ma iść drogą badań zarówno teoretycznych jak i praktycznych. Na czoło tych ostatnich wysuwa się zagadnienie **mechanizacji pracy,** któremu Instytut ma poświęcić wiele uwagi.

Jak obliczono mechanizacja pracy w transporcie radzieckim wyraża się małym odsetkiem 6%. W ciągu 5-lecia odsetek ten dzięki pracom Instytutu ma sięgnąć 17%. Mechanizacja różnych procesów pracy jest ta nowa i decydująca siła, bez której nie można osiągnąć ani należytego tempa, ani nowej skali wydajności pracy.

Wiele uwagi ma poświęcić instytut zagadnieniom unifikacji środków eksploatacji i racjonalnej gospodarce taryfami kolejowymi.

Z zagadnień technicznych wysunięto w referatach na kongresie konieczność zbadania spraw: wyzyskania parowozów, polepszenia obrotu wagonów, ulepszeń konstrukcyjnych elektrowozów, zmniejszenie ciężaru własnego wagonów, stworzenia racjonalnego typu lokomotyw spalinowych, meliorację środków teletechnicznych, zwiększenie czasu służby szyn itd.

W sygnalizacji Instytut ma za zadanie przejście od systemu semaforów na fotofory.

Instytut ma za zadanie pomóc Ministerstwu Komunikacji w wypracowaniu najbardziej racjonalnego systemu trakcji i dostosowaniu do warunków trakcyjnych najbardziej racjonalnych typów lokomotyw.

W ciągu najbliższych miesięcy radzieckie Ministerstwo Komunikacji organizuje wspólnie z Instytutem konferencję różnych zrzeszeń, na których będą rozpatrywane zagadnienia naukowo-techniczne, inżynierskie i organizacyjne związane z wykonaniem czwartego planu 5-letniego.

Dla sprawdzenia praktycznego wyników badań naukowych Instytutu będą brane pod uwagę doświadczenia poszczególnych kolei i miejsc pracy, które powinny być uważane jako swego rodzaju doświadczalne laboratoria miejscowe.

Rzecz prosta, iż doświadczenia nabyte na kolejach podczas II wojny światowej, nowe metody pracy w warunkach najcięższych, bo w czasie wojennym, będą brane również pod uwagę, jako cenny wkład

(Tiechnika żeleznych dorog nr 2—3 1946 r.)

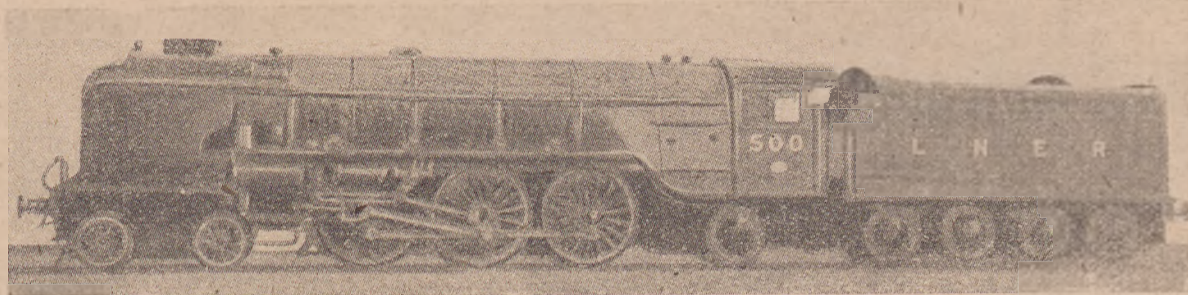
W.

NOWY PAROWÓZ KOLEI L.N.E.R. TYPU PACIFIC KLASY A2

Fabryka w Doncaster (W. Bryt.) należąca do kolei L. N. E. R. wybudowała parowóz klasy A2, typu Pacific, będący rozwinięciem parowozu klasy „Cock o the North" o układzie osi 1—4—1 dla pociągów pośpiesznych.

Charakterystyka parowozu:

3 cylindry o średnicy 483 mm, skok tłoka — 660 mm
średnica suwaków — 254 mm
koła wiązane śred. 1850,8 mm
powierzchnia ogrz.
rury żarowe i płomieniówki — 206 m²
skrzynia ogniowa — 23 m²
pow. przegrzewacza — 63,2 m²
całkowita powierzchnia ogrzew. — 282,2 m²
powierzchnia rusztu — 4,6 m²



Nowy parowóz kolei L.N.E.R. typu Pacific

ciśnienie pary — 17,5 atm.
siła pociąg. przy 85% ciśń. pary — 18314 kg.
ciężar przyczepny — 66 t
współcz. przyczep. — 3,67
ciężar parowozu w st. sł. — 101,5 t
„ tendra „ „ 60,35 t
razem 161,85 t
Pojemność tendra
węgla — 9 t
wody — 22,7 m³
wysokość środka kotła nad główką szyny — 2814 mm
koła wózka tocznego śred. 950 mm
koła tylne — 1113 mm
rozstaw skrajnych osi wiązanych — 3,9 m
rozstaw skrajnych osi całego parowozu 10800 mm

Rozrząd pary odbywa się za pomocą 3 niezależnych układów Walschaert'a, przy czym siła napędowa z 3 cylindrów zostaje przenoszona na dwie osie, a m.: wewnętrzny cylinder napędza oś pierwszą, wiązaną, 2 zewnętrzne są połączone ze środkową osią wiązaną. Taki rozkład napędu ma na celu zmniejszenie naprężeń w osi wykorbionej.

Suwaki okrągłe zapewniają dobry rozrząd pary i spokojny bieg parowozu. Oś wykorbiona i głowica korbowodu środkowego są całkowicie zrównoważone przez natężenie w ramionach korby. 35% sił masowych wyrównują odciążki kół wiązanych.

Spawanie zastosowane w b. szerokim zakresie przy konstrukcji ostoi parowozu a szczególnie przy wózku tocznym.

Skrzynia ogniowa miedziana długości 3405 mm jest zaopatrzona w komorę spalania długości 1027 mm.

Ruszt wywrotny umożliwia strącanie popiołu i żużla do popielnika w kształcie leja, który z kolei może być łatwo opróżniony za pomocą dźwigni uruchamianej z poziomu ziemi.

Podwójna dmuchawka i komin są tak zaprojektowane, że dają wysoką próżnię w dymnicy, przy b. małym przeciwciśnieniu. Siatka iskrochronna o b. dużej powierzchni zapobiega gromadzeniu się leszu w dymnicy nawet podczas najdłuższych jazd.

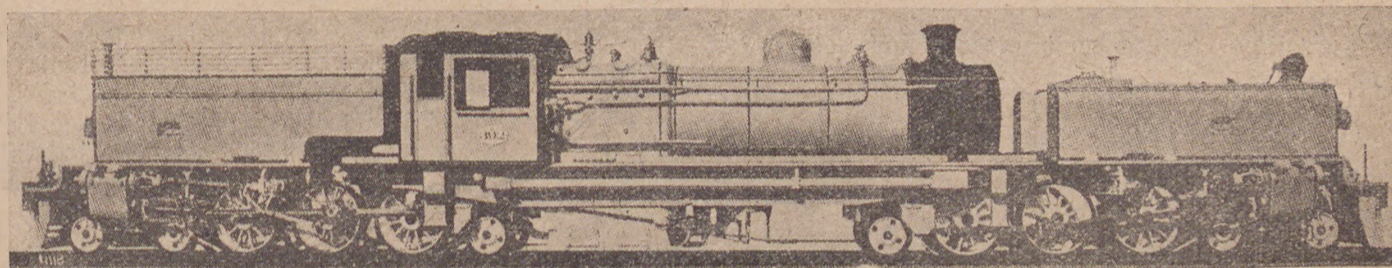
Wózek toczny, ma przesuw boczny do 100 mm na każdą stronę. Tender czteroosiowy. Całość jest pomalowana na zielono.

(Railway Gazette 26.7.1946)

S.

PAROWÓZ CZŁONOWY BEYER-GARATT KOLEI BRAZYLIJSKICH.

Leopoldina Railway jest najdłuższą linią kolejową o metrowym prześwicie toru w Brazylii i jest własnością brytyjską. Kolei ta o długości 3070 km odgrywa pierwszorzędną rolę w rozwoju ekonomicznym stanów Rio de Janeiro, Minas Geraes i Espirito Santo z ludnością około 12.000.000. Przebiega ona przez bardzo górzysty kraj, posiada wiele trudnych wzniesień i ostrych łuków. Powyższe ciężkie warunki pracy oraz



Parowóz typu Beyer — Garratt o układzie osi 2-3-1 i 1-3-2.

metrowy prześwit toru zmusił zarząd linii kolejowej do wprowadzenia pewnej ilości parowozów członowych o znacznie zwiększonej sile pociągowej z zatrzymaniem cech typu Pacific odpowiedniego dla ruchu pasażerskiego. Wobec tego zamówiono w. firmie Beyer, Peacook Co Ltd parowozy, jak na fotografii, wprowadzając jedynie kilka zmian i ulepszeń, z których najważniejsza jest ulepszona konstrukcja maźnic wózka o samonastawnych panewkach zapewniających swobodę ruchów i zawsze należytą pozycję łożyska. Przedni i tylny tender są całkowicie spawane. Parowozy te będą używane na wzniesieniach 0,030 i łukach o R = 80 m.

Charakterystyka parowozu:

4 cylindry (2 maszyny parowe) Ø — 393 mm, skok — 558,8 mm.

Koła wiązane śr. 1251 mm.

Rozstaw osi nieprzesuwn. — 2852 mm.
Ciężar w st. sł. — 63 t.
Ciśnienie pary — 13 atm.
Powierzchnia ogrzew.:
Rury 139,9 m²
Skrzynia Ogn. — 13,59 m²
Całkowita pow. odp. — 152.69 m²
Przegrzewacz — 30,15 m²
Razem: 182,84 m²
Najw. nacisk na oś: 10,5 t.
Pojemność węgla — 4.5 t
Pojemność wody — 13,33 m²
Siła poc. przy 75% ciśn. pary — 13286 kg
Siła poc. przy 85% ciśn. pary — 15027 kg
Współczynnik przyczep. przy 75% ciśn. pary 4,8
Współczynnik przyczep. przy 85% ciśn. pary 4,2
Sałkowity ciężar w st. sł. . . . . . . 111,5 t.

(Railway Gazette 19. 7. 1946)

S.

Kronika zagraniczna

AUSTRIA.

ELEKTRYFIKACJA LINII KOLEJOWEJ SALZBURG — LINZ

Trakcja elektryczna na tej kolei obejmuje odcinek Salzburg — Attlang — Puchheim. Rząd austriacki postanowił zelektryfikować pozostały odcinek do Linzu włącznie. W ten sposób cała linia Wiedeń — Linz będzie zelektryfikowana. Prace rozpoczęto 20 maja 1946 r. za zgodą przedstawicieli Komisji Sojuszniczej. Ukończenie tych prac przewiduje się jeszcze przed zimą bieżącego roku.

FRANCJA.

Program inwestycyj kolejowych obejmuje przede wszystkim kolonie i przewiduje modernizację istniejących linii oraz budowę nowych. Zaniedbania przedwojenne i zniszczenia podczas wojny, doprowadziły do tego, że wiele linii kolejowych nie odpowiada już wymogom prawidłowej eksploatacji. Zarówno urządzenia jak i tabor uległy nadmiernemu zużyciu i w niewielu przypadkach mogą być już odnawiane. Główne zamierzenia są następujące:

Franc. Afryka Zachodnia i Togo — rewizja i wyposażenie w ciężkie szyny linii od Toukoto do Bamako (240 km); ukończenie modernizacji linii Dakar — Niger; ułożenie drugiego toru między Dakarem i Thies (70 km); modernizacja odcinka l'Abidjan — Niger; ogólne ulepszenie poziomu urządzeń na wymienionych liniach (dworce, warsztaty, parowozownie, mieszkania dla personelu tubylczego).

Kamerun: ogólna modernizacja linii kolejowych i ulepszenie urządzeń.

Madagaskar: częściowa rewizja linii Tananarive — Cote Est i ogólne ulepszenie urządzeń.

Indochiny: budowa nowoczesnego dworca osobowego w Saigonie, modernizacja warsztatów naprawczych. Wymiana szyn 30 kg na 36 kg. Drugi tor na linii Gialam — Nam Dinh. Elektryfikacja linii Dalat — Tra Ninh i linii Saigon — Mytho. Wydatki na silniki pociągowe (parowozy, elektrowozy itp. oraz wagony) przewidziano w kwocie 3 miliardów franków franc. wartości z 1939 r., z czego 2,3 miliardów fr. fr. wyłącznie dla Indochin.

Przewiduje się budowę następujących nowych linii kolejowych:

Franc. Afryka Zachodnia: Ulepszenie i przedłużenie linii l'Abidjan — Niger od Bobo Dioulasso do Ouagadougou (350 km), prace nad tym odcinkiem rozpoczęto podczas wojny, budowa połączenia do Togo i do Dahomey (70 km); budowa ogałęzienia Anoumaha Daloa (200 km) skąd budowane będzie następne odgałęzienie do l'Abidjan (140 km), które otworzy dla komunikacji kolejowej urodzajny i zaludniony region Daloa i Man.

Franc. Afryka Wsch.: Budowa kolei Oubangui — Tchad (650 km) mającą stanowić początek wielkiej magistrali Oubangui — Kongo — Pointe Noire, otwierającą bogate i zaludnione obszary prowincji Logone.

Madagaskar: budowa kolei, otwierającej drogę do kopalń węgla w Sakoa, która będzie kończyć się w Soalara na wybrzeżu zachodnim (160 km), przedłużenie do Tananarih (wybrzeże wschodnie) dla obsłużenia regionu nad jeziorem Aloatra.

Indochiny: budowa kolei Tannap do Takakh łączącej Mekong z główną linią Hanoi — Saigon i stwarzającej w ten sposób połączenie z Laos (186 km).

Ogólna kwota przewidziana na budowę nowych kolei wynosi 1.100 milionów fr. fr. z 1939 r. z czego 300 milionów dla Indochin. Podczas wojny rozpoczęto prace nad budową kolei przez Saharę, które przerwano z powodu mobilizacji zatrudnionych sił roboczych i dalszych wypadków wojennych. Linia ta będzie w przyszłości łączyć francuskie posiadłości w Afryce Zachodniej z posiadłościami w Afryce Północnej . Za budową tej kolei, jak dowiodła ostatnia wojna, przemawiają względy gospodarcze, polityczne i strategiczne.

HOLANDIA.

Przez okres prawie 7 miesięcy od 17 września 1944 r. do 5 maja 1945 r. koleje holenderskie były

prawie nieczynne z powodu nieustannego bombardowania sprzymierzonych. We wrześniu 1944 r. ruch kolejowy odbywał się na liniach ogólnej długości 3159 km; w maju 1945 r. ruch obejmował zaledwie 1954 km. W 1946 r. na wiosnę ilość eksploatowanych linii wynosiła już 2881 km.

Długość linii zelektryfikowanych wynosiła we wrześniu 1944 r. — 566 km, wskutek nalotów uległo zniszczeniu 520 km (92%). Obecnie czynnych jest zaledwie 111 km linii zelektryfikowanych. Z 21 wielkich mostów kolejowych zniszczono 16 (76%), z tego odbudowano już prowizorycznie 12 (57%).

We wrześniu 1944 r. dysponowały koleje holenderskie 163.000 miejscami siedzącymi w wagonach osobowych, z czego w toku inwazji uległo zniszczeniu 156.000 (96%). Obecnie koleje dysponują zaledwie 45.560 miejsc siedzących. Dlatego też trzeba z konieczności przewozić pasażerów w wagonach towarowych.

137 pociągowych składów elektrycznych, 57 składów Diesel - elektrycznych i 25 wagonów motorowych wywieziono lub zniszczono. Tabor własny, który może być odzyskany z Niemiec znajduje się w bardzo złym stanie. Obecnie kursuje 26 składów elektrycznych, 13 Diesel - elektrycznych i 6 motorowych wagonów Diesla. Przed ostatnią wojną koleje holenderskie posiadały 866 parowozów, z czego wywieziono lub zniszczono 722 (84%). Z tej ilości odzyskano dotychczas 400. Obecnie koleje holenderskie posiadają 341 lokomotyw, z czego 23 nowych szwedzkich i 20 używanych szwajcarskich. Poza tym wydzierżawiono 300 lokomotyw wojskowego zarządu angielskiego.

SZWAJCARIA.

Z końcem 1945 r. koleje szwajcarskie postanowiły zelektryfikować ostatnie pozostałe linie, na których stosowano jeszcze silniki parowe. Trzy powody skłoniły wymienione koleje do powzięcia tej decyzji: brak węgla, polepszenie komunikacji w niektórych częściach kraju i dążenie do zniwelowania w przyszłości współzawodnictwa różnych środków komunikacyjnych.

Elektryfikację kolei szwajcarskich urzeczywistniono w czterech etapach. Od 1920 do 1930 r. zelektryfikowano 55% istniejących linii kolei. W drugim etapie 16%. W trzecim, zakończonym w 1940 r. 6%. W 1943 r. postanowiono, kierując się przede wszystkim wzrastającym brakiem węgla zelektryfikować 6 dalszych linii w ilości 10% z dotychczas niezelektryfikowanych. Piąty i ostatni etap obejmuje elektryfikację 256 km. Zakończenie tych prac przewiduje się na lata 1947/1948. Pozostałoby więc tylko 26 km linii niezelektryfikowanych.

Obliczono, że koszty eksploatacji kolei przy użyciu parowozów były wyższe (rok 1938) o 14 milionów fr. szwajc. od kosztów tejże eksploatacji po zelektryfikowaniu linii kolei. Krótko mówiąc, zamiast sprowadzać z zagranicy przy obecnych trudnościach przewozowych obcy węgiel i płacić zań pełnowartościowym pieniądzem, Związkowe Koleje Szwajcarskie wybrały z wielką korzyścią dla własnego gospodarstwa społecznego elektryfikację kolei, wykorzystując własne bogactwo „białego węgla" i dając na długie lata zatrudnienie swojemu przemysłowi, jednocześnie usprawniając swe koleje.

WIELKA BRYTANIA.

Obszar Wielkiej Brytanii i Półn. Irlandii obejmuje 243.176 km², a więc jest znacznie mniejszy od obecnego obszaru Polski (około 312.000 km²). Na ten obszar składają się następujące kraje i prowincje:

Angli i Walia	=	151.105 km²
Szkocja	=	77.168 „
Płn. Irlandia	=	14.136 „
Man	=	572 „
Wyspy na Kanale	=	195 „

Jakkolwiek podczas ostatniej wojny Wielka Brytania znacznie ucierpiała z powodu nalotów, nie dotknęła jej ziemi stopa najeźdźcy. Uszkodzenia torów i innych urządzeń kolejowych usuwano doraźnie tak, że obecnie trudno nawet dostrzec zniszczenia w tej dziedzinie. Na tym stosunkowo małym obszarze skupiają się gęsto osiedla wielkomiejskie i bardzo rozbudowany, szczególnie podczas wojny — przemysł różnego rodzaju. Z miast na uwagę zasługują:

Londyn	—	8.401.000 mieszkańców
Glasgow	—	1.117.000 „
Birmingham (z przedmieściami)	—	1.290.000 mieszk.
Liverpool „	—	1.217.000 „
Manchester „	—	1.050.000 „
Sheffield	—	521.000 mieszkańców
Leeds	—	486.000 „
Edinburgh	—	461.000 „
Belfast	—	420.000 „
Bristol	—	412.000 „

i 36 miast powyżej 100.000 mieszkańców.

Przy takim zagęszczeniu wielkich miast (40.378.000 ogółem mieszkańców) komunikacja posiada bardzo wielkie znaczenie. Obok kolei żelaznych znaczne przewozy odbywają się w tym kraju morzem, w komunikacji przybrzeżnej, kanałami do portów morskich i stacyj kolejowych oraz samochodami na dobrze utrzymanej i gęstej sieci dróg publicznych.

Działają tam cztery wielkie Towarzystwa Kolejowe:

Great Western Railway,
London and North Eastern Railway,
London Midland and Scottisch Railway
Southern Railway.

Jako piąte należy jeszcze wymienić:

London Passenger Transport Board,

obsługujące w miejscowym ruchu osobowym Londyn i jego najbliższe okolice.

Na podstawie „Emergency ACT" od 1.IX.1939 r. Dyrektorowie Naczelni czterech wielkich Towarzystw i Prezydent „London Passenger Transp. Board" utworzyli „Kolejowy Komitet Wykonawczy", który w czasie wojny spełniał rolę organu rządowego w zakresie wydawania odpowiednich instrukcyj, dotyczących eksploatacji kolei, pierwszeństwa przewozów itd.

Przewidywano jeszcze przed rozpoczęciem wojny bombardowanie z powietrza miast i zakładów przemysłowych i związaną z tym potrzebę ewakuacji ludności. Poczynając od 1.VIII.1939 r. wywieziono kolejami na prowincję 1.334.000 ludzi przy pomocy 3.800 pociągów specjalnych a w tym 50% tej ilości z samego Londynu.

Poczynając od połowy października 1939 r. przewieziono do Francji 160.000 żołnierzy wraz z wyposażeniem i zmotoryzowanym taborem.

Dla zmniejszenia niebezpieczeństwa przed atakami lotniczymi zmniejszono szybkość pociągów do 45 mil/godz., co w pewnej mierze skomplikowało technikę ruchu kolejowego, wpływając na zmniejszenie przelotności. Ograniczono ilość personelu, przez wydłużenie czasu pracy (mobilizacja do wojska), zmniejszono ilość wagonów sypialnych, a zupełnie skasowano wagony restauracyjne. Z dalszych zarządzeń ograniczających zasługują na wzmiankę: zniesienie miejscówek i I klasy w wagonach osobowych na czas wojny. Zniesienie I klasy nie obejmowało linii elektrycznych Towarzystwa . „London Pass. Transp. Board". Wybudowano wielką ilość schronów przeciwlotniczych dla personelu i pasażerów przy dworcach, warsztatach i nastawniach. Wielkie trudności musiały koleje brytyjskie pokonać w związku z ewakuacją Dunkierki i późniejszą dostawą do portów korpusu ekspedycyjnego, przenaczonego do Norwegii (200 pociągów specjalnych). Najsilniejszy ruch odbywał się w kierunku południowo - wschodniego wybrzeża i był organizowany z godziny na godzinę telefonicznie ze skutkiem wprost precyzyjnym. Przy tym ruchu o celach wybitnie wojskowych musiano też uwzględnić przewóz ludności cywilnej, towarów i szereg innych potrzeb życia bieżącego. Główny ciężar przewozów musiało przejąć Towarzystwo „Southern Railway" w kierunku do i z portów południowo-wschodniej Anglii.

W sierpniu 1940 r. rozpoczęły się gwałtowne ataki lotnictwa niemiecko - włoskiego właśnie na obszary, którędy biegną linie kolejowe „Southern Railway"; obejmując włącznie i region Londynu, stanowiący najczulszy punkt kolejowego systemu na wyspach brytyjskich. Ataki te, mające na celu zupełną dezorganizację transportu, nieprzyjaciel przenosił kolejno na szereg miast i portów morskich, jak Southampton, Bristol, Cardiff, Liverpool, Plymuth, Glasgow, Hull i Manchester. Ataki lotnicze nie ominęły też miast Coventry, Nottigham, Sheffield i Birmingham. Co więcej od maja 1941 r. lotnictwo niemieckie przeniosło swe ataki na miasta „katedralne" — York, Canterbery, Exeter i Bath.

W ciągu okresu 1940 do 1943 r. w następstwie ataków lotniczych było około 3.000 wypadków przerwania linii kolejowych i 6.000 wypadków zburzenia przez bomby urządzeń kolejowych. Szczególne szkody wyrządziły w końcowej fazie wojny też ataki V_1 w Poł. Anglii i V_2 w regionie Londynu. W 1940 r. nastąpiło dopiero zawarcie umowy finansowej 5 wielkich Towarzystw Kolei z Rządem w przedmiocie zapłaty należności przewozowych. Umowę tę zmieniono następnie w 1941 r. Udział poszczególnych Towarzystw był następujący:

London Midl. and Scott. Railw.	—	34%
London and Norh-East. Railw	—	23%
Gr. West. Railw.	—	16%
Southern Railw.	—	16%
London and North-East. Railw.	—	11%

Umowa ta „Railway Control Agreement" obowiązuje jeszcze dotychczas (maj 1946 r.). Gwarantuje ona wszystkim wymienionym 5 Towarzystwom Kolejowym wpływ w kwocie 43 miliony funtów szterl. rocznie. Ewentualna nadwyżka pozostaje w dyspozycji Rządu dla pokrycia możliwych deficytów kolejowych w przyszłości, względnie przeznaczona będzie na inwestycje kolejowe.

Długość linii kolejowych w Wielkiej Brytanii wynosi w r. 1945:

1)	Długość eksploatacyjna	=	19.863 mil
2)	„ torów głównych	=	36.579 mil
3)	„ torów główn. i stacyjnych	=	52.142 mil

Powyższe cyfry obejmują stan ilościowy wyłącznie czterech wielkich Towarzystw Kolejowych. Obok wspomnianego już kilkakrotnie „London Pass. Transport Board" działa jeszcze w. W. Brytanii szereg małych Towarzystw Kolejowych o znaczeniu lokalnym.

W 1938 r. cztery wspomniane wielkie Towarzystwa posiadały następujące ilości parowozów:

L.M.S.R.	=	7.613
L.N.E.R.	=	6.518
G.W.R.	=	3.630
South. R.	=	1.816
Razem	=	19.577

W końcu 1945 r. w posiadaniu tych Towarzystw było 21.854 parowozów.

Tabor osobowy, wynoszący 43.492 wagonów w 1938 r. uległ podczas wojny zmniejszeniu do cyfry 41.058. W oczekiwaniu na naprawę pozostaje 4.362 wagonów. Innych wagonów, przeznaczonych do ruchu przy pociągach osobowych jest 16.574.

Ilość wagonów towarowych:

	1938 r.	1945 r.
otwarte	324.952	319.658
kryte	122.418	149.004
inne (spec.)	146.826	137.809

W liczbie taboru towarowego znajduje się 415.294 wagonów o nośności do 13 ton. Ilość kontenerów do 3,40 tony ładowności wynosi 15.511 sztuk.

Wagony silnikowe.

	1938 r.	1945 r.
elektrowozy	1.986	2.231
miejsc siedz.	133.155	147.891
Diesla i parowe	126	81
miejsc siedz.	6.979	4.199

4 wielkie Towarzystwa Kolejowe posiadają ponadto liczny tabor samochodowy i zaprzęgi konne:

	1938 r.	1945 r.
samochody cięż.	10.428	11.174
ciągniki	4.945	6.978
wozy do zaprzęgu	24.953	25.311
konie	11.216	8.628

Ilostan personelu wynosił:

1940 — 1944 — średnio	600.000
1945 —	622.369

Dla podkreślenia szerokiej inicjatywy w zakresie pozyskania maksimum przewozów osobowych i towarowych trzeba zaznaczyć, że omawiane Towarzystwa Kolejowe posiadają własne linie lotnicze, porty morskie w 76 punktach wybrzeża i w portach tych dysponują wszelkimi urządzeniami, służącymi do ułatwienia przewozu podróżnych i ładunków w komunikacji kolejowo-morskiej. W związku z tymi potrzebami koleje te posiadają 130 parowozów o tonażu 176.145 ton br. W różnych punktach kraju należy do tych Kolei 53 wielkich hoteli.

Mimo trwania wojny i jednoczesnej konieczności usuwania zniszczeń, koleje te nie zaniedbały troski o wprowadzeniu szeregu ulepszeń technicznych. Już w 1940 r. na odcinku Liverpool—Southport (L.M.S.R.) i na linii metro Waterloo — City (South. R.) kursuje tabor elektryczny nowego typu. W 1942 r. następuje na znacznych odcinkach wymiana dotychczasowych szyn o długości 39 stóp ang. na szyny długości 78 stóp ang. W 1943 r. wprowadza się nowe modele parowozów 1 — 4 — 0 typu „Austérite“, 2 — 3 — 1 typu „Pacifique“, 1 — 3 — 1 typu „Flèche Verte“, 2 — 3 — 0 typu „Springbook“ i kilka innych typów.

Z końcem 1945 r. oddano do użytku nowe modele wagonów osobowych. Czynione są próby zastosowania nowych materiałów do budowy wagonów towarowych, szczególnie służących do przewozu owoców, węgla i rud. Znacznie ulepszono środki łączności przez zastosowanie nowego typu aparatów telefonicznych i nowych sposobów kontroli ruchu i przewozów. Wspomnieć tu należy o aparacie telegraficznym „teleprint automatique“ i o nowym Centralnym Urzędzie Kontroli w Londynie, skąd bezpośrednio można przekazywać zarządzenia do 900 stacyj, posterunków sygnalizacyjnych itp. Utrzymuje się ponad 500 stołówek - kantyn dla personelu na dworcach, w parowozowniach itd. Uruchomiono w Darlington szkołę typu ruchowo-handlowego.

Wyniki finansowe w zwięzłym zestawieniu były następujące:

	1938	1945
Dochody		
Przewozy osobowe	£ 72.875.386	£ 210.556.000
„ towarowe	85.260.679	169.663.000
Różne	1.573.356	3.662.000
Razem	£ 159.709.421	£ 383.881.000
Rozchody	133.826.420	316.982.000
współczynnik eksploatac.	0.8379	0.8260
Dochód netto	£ 25.883.001	£ 66.899.000
Różne	£ 3.101.343	£ 4.352.000
Rozchód netto wspólny		£ 62.547.00

Wartość kapitałowa zainteresowanych 5 Towarzystw wynosiła na dzień 31.XII.1945 r. £ 148.220.000.

(Na podstawie Bulletin de l'Union Internationale de Chemins de Fer — Czerwiec — Lipiec 1946 r.).

Kronika

POLSKIE SKRZYDŁA.

Wszystkie Aerokluby otrzymały wiadomość o otwarciu pierwszej Cywilnej Szkoły Pilotów i Mechaników w Ligotce Dolnej na Śląsku, gdzie w czasie od 1-go maja do 15-go czerwca odbywał się unifikacyjny kurs instruktorski dla przedwojennych pilotów motorowych. Warunki przyjęcia: świadectwo Komisji Badań Lekarsko-Lotniczych w Warszawie i piśmienne skierowanie przez Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

Nareszcie! Pomyślałam z ulgą, że powojenne polskie lotnictwo sportowe wysunęło się z powijaków. Nie zwlekając, udałam się do Departamentu Lotnictwa Cywilnego prosząc o przyjęcie mnie na powyższy kurs. Zgłosiłam się późno, to też z trudem udało mi się uzyskać miejsce. Raz, dwa otrzymałam należny mi urlop z Dyrekcji „Lot'u“, po czym przypilnowałam Komisję Badań Lotniczo-Lekarskich i po otrzymaniu zaświadczeń, że nadaję się do służby w powietrzu, zjawiłam się w Ligotce Dolnej, oddalonej o 70 km. od Katowic.

Dojeżdżając na miejsce z daleka już usłyszałam warkot wielu dwupłatowców, tzw. „Kukuruzników“, krążących nad rozległym lotniskiem. Tuż niedaleko budynków szkolnych i hangarów. Chociaż ciągnie mnie na lotnisko, aby zobaczyć z bliska pilotów i start P02 — muszę się podporządkować panującej w szkole dyscyplinie — bez uprzedniego zameldowania się u kierownika szkoły, płk. Romanowskiego, nie mogę się zjawić na starcie.

Jest pani mocno spóźniona. Piloci przerobili już w szkole połowę zadań — oświadczył mi na przedłożone dokumenty.

— Tak mi wypadł urlop — usprawiedliwiałam swoje opóźnienie.

— Proszę zatem wydostać od kolegów notatki z przerabianych przedmiotów i zapoznać się w warsztatach z budową płatowca, działaniem silnika i przyrządami w kabinie pilota. Jeżeli egzamin wypadnie zadawalająco, zostanie pani przydzielona do grupy latającej.

Cóż miałam robić? Zaczęłam się wkuwać jak za szkolnych czasów i przerabiać materiał. Po dwóch dniach szef pilotażu, por. Kubarski po jako tako zdanym egzaminie przydzielił mnie do grupy latającej. To się nazywał dla mnie urlop wypoczynkowy, gdy już o 5 z rana budził wszystkich donośny głos gongu, by w kilkanaście minut później kursiści stawili się na apel poranny i modlitwę oraz uczestniczyli w pięknym momencie wciągania flagi na wysoki maszt, królujący na honorowym miejscu dziedzińca szkoły. Śniadanie spożywamy w przeciągu pół godziny i przed szóstą znajdujemy się już przed hangarami, z których mechanicy wyciągają na start przejrzane poprzedniego dnia i przygotowane do lotu niezawodne Kukuruźniki. Zaczyna się podział ich na poszczególne grupy pod kierunkiem por. Kubarskiego, Ryżki, Kamińskiego. Mechanicy zapuszczają silniki, sprawdzają obroty, po czym 20 maszyn kołuje na lotnisko, gdzie przed tym grupa startowa oznaczyła chorągiewkami kierunek wiatru i rozciągnęła płótno w formie litery „T“ do startu i lądowania samolotów.

I znów, jak przed siedmiu laty, ujęłam w rękę drążek sterowy w kabinie samolotu, tym razem konstrukcji sowieckiej PO-2. I znów przypomniały mi się dawne niewykonane ruchy, dzięki którym ziemia obraca się w kółko, drzewa i domy przeskakują z miejsca na miejsce, niebo znajduje się pod nogami kosztem złudzenia, że ziemia została wyniesiona na jego miejsce. I znów pogrzebane przez 7 lat uczucie skrzydlatej radości z przebywania w powietrzu zatliły się teraz żywym płomieniem, nieodłącznym towarzyszem ludzi przestworzy. W poszumie skrzydeł i warkocie silnika zniknęły koszmarne wspomnienia i przeżycia okrutnej niedoli, ustępując miejsca szerokiemu, błogiemu poczuciu wolności, na ziemi i w powietrzu. A ziemia nasza z lotu ptaka jest taka piękna i urozmaicona z jej falującymi, mieniącymi się w słońcu łanami zboża, fantastycznymi kolorami kwitnących na łanach kwiatów, zielonych kompleksów, poprzecinanych wstążeczkami torów kolejowych, krętych rzek i strumyków, rozsiadłych osiedli ludzkich z zapamiętaniem uprawiających najlepsze soki żywotne swej żywicielki. I chociaż w wędrówce powietrznej napotykamy spalone brutalną dłonią okupanta wsie i miasta, przecież widać w nich ruch i życie, widać wytężoną pracę nad odbudową nieprawdopodobnego zniszczenia. I do uczucia radości z przebywania w powietrzu dołącza się jeszcze uczucie dumy, siły i tężyzny na widok dzielnej postawy społeczeństwa, jaką wykazuje w odbudowie Kraju, tak

jeszcze niedawno zmaltretowanego okropnymi przeżyciami wojny.

Po koszmarnym śnie niewoli szczytem największego szczęścia i zadowolenia jest wzbić się w powietrze, by wypróbować swoje siły. W uroczym zakątku Śląska w Ligotce Dolnej próbuje ze mną swych sił 60 pilotów z całej Polski, wzbijających się w powietrze pod kierunkiem rutynowanych konstruktorów. Część z nich przyswaja sobie z trudem naukę na nowym typie samolotu, cześć natomiast już po kilku dublach zostaje wypuszczona na samodzielne loty, by wydoskonalić się w ewolucjach nia samolotu w korkociąg i wyprowadzenia z korkociągu, w lotach ślepych według przyrządu, podczas lotu w kabinie ślepego pilotażu, w samodzielnym kierowaniu samolotem według busoli z wyjściem na właściwy kierunek z kursem poprawionym przy pomocy danych meteorologicznych i wskaźników w terenie, widocznych na mapie — w lotach samodzielnych, grupowych, o kontrolnych i pokazowych kluczach.

W ciągu całego dnia lotów, w miarę opanowania samolotu i żywiołu powietrznego narastają wrażenia i doświadczenia, którymi piloci dzielą się między sobą w drodze ze startu na



Pierwsza kadra przeszkolonych polskich pilotów na samolotach PO-2 w Ligotce Dolnej.

i przelotach na coraz trudniejszych trasach. Wśród nich prym wiodą pilotki: Modlibowska, Kempówna i Switalska.

I trzeba było widzieć tych starych pilotów, z jakim wzruszeniem i skupieniem przystępowali do latania po 7-letniej przerwie, jak się cieszyli z każdego udanego lotu, jakie prowadzili między sobą zaciekłe dyskusje, czy Kukuruźniki są lepsze od naszych przedwojennych Erwudziaków. Entuzjaści przedwojenni „Osemki" musieli przyznać Kukuruźnikowi duże walory dla celów szkoleniowych. Poczciwy ten samolot, powolny i ciężki w sterach, przy małej stosunkowo szybkości i zwrotności jest wyjątkowo łatwy do opanowania przez uczniów, którzy na próżno nie raz próbują sprowokować go, by wpadł w korkociąg. Kukuruźnik nie lubi wykonywać tej niebezpiecznej ewolucji, co jest bardzo ważne przy początkowych błędach w pilotażu. A od drobnych błędów nie ustrzeże się nawet najlepszy pilot, począwszy od pierwszych startów i lądowań, w czasie wyskakiwania ze spadochronem z samolotu, przy wykonywaniu lotów prostolinijnych, w czasie obliczania odległości od lądowania, w przepadaniu samolotu, w chwili kręcenia korkociągów, skrętów pod kątem 30° i 60°, w spiralach, ślizgach i lotach na najmniejszych dopuszczalnych szybkościach, podczas nabierania wysokości i przy planowaniu, w chwili lądowania na kołach, przy poprawianiu wysokiego wyrównania oraz obliczenia przy pomocy podciągania silnikiem, w wypadku startu i lądowania z bocznym wiatrem, przy obliczeniach z zatrzymanym śmigłem — w czasie przedsięwzięcia środków zaradczych w razie defektu silnika, jak i przy locie z wiatrem bocznym — przy lotach z zamkniętym szybkościomierzem, wysokościomierzem i licznikiem obrotu, podczas lotów ślizgowych przed samodzielnym lotem — przy wykonywaniu skrętów z przechyleniem 60°, wymyślnych ósemkach, zwrotach, przewrotach, nurkowaniach, ześlizgach w beczkach i pętlach, podczas prowadzeobiad czy kolację, która niezawsze zaspakaja nasze wymagania. Na głowę nieszczęśliwego intendenta sypią się wtedy groźne lecz nieszkodliwe pomruki latającego towarzystwa, a gdy to nie skutkuje, zostaje zaalarmowany sam kierownik Szkoły płk. Romanowski. Latanie jednak tak absorbuje wszystkich, że mało kto przywiązuje wagę do racjonalnego odżywiania się. Pilotom, przyszłym instruktorom przyświeca jeden wielki i wzniosły cel: latać dużo i dobrze, aby umieć wychować przyszłe zastępy skrzydlatej młodzieży.

W ciągu sześciu tygodni kierownictwo zdołało przerobić w całości nakreślony, bogaty plan wyszkolenia lotniczego dla instruktorów pilotażu motorowego i mechaników, którzy po ukończeniu kursów rozjechali się do Aeroklubów, by rozpocząć praktyczne szkolenie w sporcie lotniczym.

Tak jak w każdej dziedzinie życia gospodarczego w kraju, okupant poczynił zastraszające zniszczenie, które stosunkowo szybko zabliźnia się dzięki wytężonej pracy społeczeństwa nad odbudową Kraju — tak i lotnictwo sportowe wykazuje już swoją żywotność i rozmach w opanowaniu szlaków powietrznych. Pierwsza w Polsce Cywilna Szkoła Pilotów i Mechaników w Ligotce Dolnej, wyposażona w duży sprzęt lotniczy i warsztaty, wzięła na swe barki rozwój sportu lotniczego, udostępniając go najszerszym masom społeczeństwa. Przeszkoleni piloci-instruktorzy rozpoczną również szkolenie w Aeroklubach, mając do dyspozycji przydzielony przez Departament Lotnictwa sprzęt lotniczy oraz paliwo.

Powojenny sport lotniczy wszedł już we właściwą fazę swego rozwoju, skupiając w swych szeregach liczne rzesze miłośników lotnictwa, które w razie zakusów na nasz kraj staną się bohaterską armią skrzydlatą, broniącą naszych granic z powietrza.

Maria Wardasówna

Głosy czytelników

RACHUNKOWOŚĆ P.K.P.

I.

Podejmując dyskusję z ob. „Alfa" na temat „Rachunkowość PKP", zabieram głos w tej sprawie, jako rachunkowiec i buchalter-bilansista z długoletnią praktyką zawodową. Ponieważ poprzednio prowadziłem tę pracę poza kolejnictwem, w instytucjach państwowych i samorządowych, dla tego też uważam system rachunkowy PKP, z którym obecnie się spotkałem, rzeczywiście za zacofany i uciążliwy. Jeżeli nasze władze PKP nad rzuconą myślą ob. „Alfa" przejdą do porządku dziennego, będzie to błąd, który nadal będzie zatruwał życie wszystkim rachunkowcom.

Wobec tego, że sprawa ogólnych niedomagań była wyczerpująco omówiona przez ob. „Alfa", przystępuję do omówienia rachunkozdawstwa w służbie ruchowo-handlowej.

Zauważyłem, że ob. „Alfa" w swoich artykułach podchodził do ulepszenia wszystkich obecnie istniejących przepisów bardzo kompromisowo. Uważa, że należy wnieść wiele poprawek w naszej rachunkowości, nie naruszając zasadniczych jej podstaw. Nadmienia również, że należności dla Ubezpieczalni Społecznych mogą regulować bezpośrednio jednostki służbowe, które sporządzają dowody. Ob. „Rachunkowiec" proponuje w Nr. 4 (10) podejmowanie należności dla osób trzecich bezpośrednio z Kas Stacyjnych i przesyłanie ich pod adresem wierzycieli.

Koledzy! myśli Wasze są dobre, jednak niemożliwe do przeprowadzenia przy obecnie istniejącym systemie rachunkowym. Aby coś komuś przekazać, należy prowadzić do tego konto wierzyciela, aby prowadzić konto wierzyciela, należy prowadzić pełną księgowość. Potwierdzone wyciągi sald oraz bilans będą uprawnieniem i gwarancją: 1) że mamy prawo przekazywać, 2) że przekazaliśmy dobrze, 3) że odpowiadamy za poczynione wydatki i 4) że jesteśmy rzeczywiście rachunkozdawcami. A więc nie kompromis jest potrzebny, ale gruntowna zmiana przepisów finansowych od samych fundamentów.

II.

Pierwszym przykładem, napozór drobnym, lecz zasadniczo — bardzo uciążliwym przy sprawozdaniach, jest system opłacania pracowników z tytułu tych samych należności przez różne miejsca służbowe. Oddział, jako rachunkozdawca, otrzymuje kredyt na wydatki osobowe, z których rozlicza się przez DOKP. W rzeczywistości jednak Biuro Finansowe wydatkuje wypłaty dla etatowych, zaś Stacje dla nieetatowych. Biuro Finansowe nigdy nie tłumaczy się przed Oddziałem z poczynionych wydatków, a zawiadowca stacji podaje tylko to, co mu udało się zarejestrować. A oto — jako skutek — zestawienia wydatków osobowych, sporządzone na podstawie danych od zawiadowców stacji:

czerwiec, rozdz. 3 A ...850	pracowników	wydatek	1.060.000 zł.
lipiec „ 3 A ...850	„	„	1.680.000 zł.

To jest niestety rzeczywistość!

Naturalnie referent Oddziału, aby przedstawić zestawienie do dyrekcji w stanie najbardziej zbliżonym do rzeczywistości, zagląda do ilostanu personelu i wykazuje takie wydatki, które mu wydają się najbardziej prawdopodobne. Jedno i drugie nie jest jednak zgodne z rzeczywistością.

Aby uchronić się od tego „nieporozumienia", stawiam następujący wniosek: wszelkie rodzaje wypłat dla pracowników okręgu danego oddziału tak dla etatowych jak i dla nieetatowych sporządzają i przekazują do wypłaty wyłącznie oddziały. Zwiększy to etat w oddziałach o 5 do 7 pracowników rachunkowych, których można będzie zabrać od zawiadowców stacji. Natomiast zawiadowcy stacji ograniczą się tylko do prowadzenia wykazów pracy, które będą przedstawiane do Oddziału, celem realizacji.

Dodatnie strony tego pierwszego kroku będą następujące:

1) uniknie się niefachowego sporządzania dowodów płatniczych, oraz podwójnego wypłacania uposażeń, diet i premii;
2) pozwoli na dokładne prowadzenie zadłużeń i potrąceń, oraz na dokładne sporządzanie wykazów stanu zatrudnienia i deklaracyj składek na rzecz ubezpieczalni społecznych oraz zestawień na rzecz Z. Z. K.;
3) uelastyczni całą rachunkowość i sprawozdawczość, oraz zaoszczędzi się wiele druków i materiałów, a przede wszystkim zwiększy się punktualność wykonania, na której brak dziś tak narzekamy.

Gwarancja powyższych punktów jest pewna, gdyż łatwiej znaleźć 6 — 7 fachowców t. j. tyle co oddziałów, aniżeli 200 — 300 t. j. tyle co stacji w obrębie DOKP.

III.

Produkcja, eksploatacja, rentowność kapitału, oszczędność itp. — są to wszystko rzeczy, których powodzenie w dużej mierze uzależnione jest od szybkiej, dokładnej i sprawnej rejestracji dochodów i wydatków.

Dotychczas nie spotkałem w mojej praktyce, aby rachunkozdawca tak poważnej jednostki jak Oddział przedsiębiorstwa P.K.P. prowadził kieszonkowe notatki wydatków budżetowych. Przepraszam za ten zwrot, ale inaczej tego nazwać nie można, a nie można też tego inaczej prowadzić, stosując obowiązujące przepisy. Jak można być rzeczywistym rachunkozdawcą i odpowiadać za przekroczenie kredytów, kiedy brak jest tego sprawdzianu, którym jest bilans. Wydatki dokonane dziś, księgowość dyrekcyj nam wykaże dopiero po 2 — 3 miesiącach, a jeżeli chodzi o sumę 100.000 zł. lub 1.000.000 zł. — przypisać coś winnemu do zwrotu będzie bardzo trudne.

A oto kilka dalszych obrazków:

Zaliczki na poczet diet są księgowane przez Oddziały i Kasy Stacyjne na wydatki tego rodzaju budżetowego, z którego opłacane są rachunki. W świetle ogólnego prawa finansowego jest to nie tylko błąd, ale przestępstwo. Zaliczka może być zwrócona i nie ma sensu obciążać nią zgóry dany rachunek budżetowy. Brak konta zaliczek powoduje łatwe przeoczenie i zaliczka może nie być nigdy potrącona. Konto zaliczek prowadzone przez DOKP musi być bardzo obciążone i napewno nigdy nie nastąpi jego zamknięcie.

To samo dotyczy należności za umundurowanie; i to konto dłużników wzrasta proporcjonalnie do czasu i ilości zwolnionych lub samowolnie opuszczających służbę pracowników.

Ubezpieczalnie społeczne, Z.Z.K. i inni wierzyciele mają napewno wieczne pretensje i nigdy nie dojdą do salda — porozumienia.

Wskazałem powyższe 3 punkty tylko dlatego, by podkreślić, jakie straty ponosi przedsiębiorstwo PKP wówczas, gdy stacje i Oddziały wydatkują bez pełnej księgowości, która jest stróżem każdego grosza.

A więc drugi mój wniosek, który byłby penicilliną na schorzałość naszej rachunkowości, to wprowadzenie pełnej księgowości (podwójnej włoskiej) w Oddziałach i równorzędnych jednostkach PKP.

Dałoby to:

1) możliwość dokładnej gospodarki kredytami, nieprzekraczania ich normy, oraz natychmiastowego rozliczenia się między służbami, instytucjami itp., unikając odsetek za zwłokę i przynaglających pism;
2) dowody księgowania przed przekazaniem do wypłaty oraz potwierdzone w końcu bieżącego miesiąca wyciągi sald przyśpieszyłyby orientację gospodarki finansowej najmniej o 2 — 3 miesiące; bardziej celowe zatrudnienie całego sztabu pracowników Biura Finansowego i Wydziałów, oraz szkolenie pracowników Oddziałów przez protokóły kontroli dokonanych na miejscu sporządzania i przechowywania dowodów kasowych i memoriałowych.

Naturalnie, przy wprowadzeniu powyższego w życie, należałoby zmienić szereg przepisów, a przede wszystkim F 2, F 5 i F 10, oraz przeszkolić odpowiednio kierowników referatów finansowo-gospodarczych.

Nadmieniam, że wprowadzenie w życie tych dwóch projektów przyniesie dużą oszczędność tak w personelu, jak i w wydatkach. Również uniknie się marnowania czasu nad absolutnie nierealnymi zestawieniami, wykazami itp., które w zasadzie wprowadzają tylko dezorientację. Praca powinna pogłębiać wiedzę zawodu, a nie obrzydzać go.

Szkoda, że M. K. nie wypowiada się, czy istnieje projekt jakiejkolwiek zmiany dotychczasowych przepisów finansowych.

Kilka słów w tej sprawie od M.K. byłoby bodźcem do dalszej dyskusja projektów, które mogłyby przynieść wiele ulepszeń i oszczędności w finansowo-gospodarczej gałęzi naszego przedsiębiorstwa.

Buchalter.

OD REDAKCJI

Drukujemy chętnie list otrzymany od Kolegi „Buchaltera“, chociaż nie możemy zgodzić się całkowicie z proponowanymi przezeń środkami zaradczymi, ani też nie podzielamy w całości jego bardzo prymitywnej oceny obecnego stanu rzeczy. Tym niemniej wiemy dobrze, jak dalece dojrzała reforma naszej kolejowej rachunkowości, jakie są braki dotychczasowego systemu. Dla tego też udzielamy sprawom finansowym i rachunkowym dowolnej ilości miejsca w naszym organie. Jesteśmy przeświadczeni, że opinie napływające z szerokich kół kolejowych znajdą oddźwięk i zastosowanie w rozpoczynających się na terenie M. K. pracach reformatorskich. Radzi będziemy, jeżeli głosy te będą się mnożyły i przysparzały wiadomości o licznych bolączkach, które dokuczają komórkom rachunkowo - gospodarczym przedsiębiorstwa PKP.

Warunki, w których odbywała się i odbywa odbudowa naszego kolejnictwa, a w szczególności praca Ministerstwa, nawał trudności, brak fachowców oraz ostrożność nakazująca oględne postępowanie w chwili, kiedy chodzi przede wszystkim o załatwianie spraw bieżących, usprawiedliwiają naszym zdaniem całkowicie zwłokę, natomiast nie są bynajmniej dowodem zapoznawania ciężkich niedomagań ustrojowych. Nasze kolejnictwo jest u progu gruntownej przebudowy, która — spodziewamy się — nie ominie dziedziny finansowej. Stanowi ona przecież jedną z głównych podstaw celowego i oszczędnego gospodarowania powierzonym nam społecznym, państwowym mieniem.

Drogi gruntowe stabilizowane cementem

Poczynione w Stanach Zjednoczonych A. P., a ostatnio przy budowie lotniska „Limoges - Feytiel“ we Francji nowe doświadczenia z budową tanich dróg gruntowych ulepszonych, dostosowanych do lekkiego ruchu samochodowego (do 500 pojazdów mechanicznych na dobę) — dały zupełnie zadowalające wyniki.

Doświadczenia te polegały na wykorzystaniu do budowy nawierzchni drogi gruntowej — gruntu samej drogi, lub gdy grunt ten był nieodpowiedni — gruntu z terenów położonych blisko drogi, przy czym grunt ten w warstwie pewnej grubości był mieszany z cementem.

Technika wykonania tego rodzaju nawierzchni była przed niedawnym czasem opisana w broszurze Portland Cement Association w Chicago.

Roboty w terenie poprzedzane są serią doświadczeń laboratoryjnych, które, dla poszczególnego gruntu, pozwalają określić ilość potrzebnego cementu, ilość wody i ciężar gatunkowy, niezbędne wytyczne dobrej wytrzymałości i odporności na wilgoć i suszę, mróz i odwilż. Jeżeli jakość gruntu nie odpowiada warunkom, poszukiwania są czynione wówczas na sąsiednich terenach.

Do zaprawy używa się ogólnie od 8 do 12% cementu. — Cement rozsypuje się na powierzchni ziemi warstwą równomierną. Potem mieszanie gruntu i cementu wykonuje się na sucho przy pomocy lekkiego pługa. Po dwu lub trzykrotnym przejściu pługa zwykłego, dalsze mieszanie gruntu z cementem odbywa się przy pomocy pługa brony talerzowej.

Dla polewania mieszaniny używa się zbiornika wody pod ciśnieniem.

Ostateczną czynnością jest wyrównanie nawierzchni przy pomocy lekkiego walca, po czym nawierzchnię drogi posypuje się warstwą ziemi. Tak wykonaną nawierzchnię pozostawia się w ciągu siedmiu dni zamkniętą dla ruchu, polewając wodą, po czym zostaje droga oddana do użytku.

Inż. Jan Jabłonowski.

Od Redakcji. Doświadczenia z użyciem gruntów naturalnych stabilizowanych przy pomocy cementu są prowadzone już od dłuższego czasu. Znane są wyniki, uzyskane w Holandii, przy stabilizacji gliny, używanej na podłoże pod nawierzchnie asfaltowe.

SPROSTOWANIE

W artykule Inż. Dębskiego, wydrukowanym w Nr 7 (13) „Przeglądu Komunikacyjnego“ wkradły się niżej wyszczególnione błędy:

1) str 339, szpalta lewa, wiersz 3 od dołu zamiast „do tab. 4“, powinno być „według tabeli 4.“;

2) str 339, szpalta prawa, wzór (4), zamiast

$$Q_p = a_2 \left(\frac{a^3}{a_1}\right), \text{ powinno być } Q_p = a_2 \left(\frac{a^3}{a_1}\right)^z.$$

3) str 340, szpalta lewa, ostatni wiersz tabeli 1, zamiast 81:00, powinno być 1:800.

4) str 340, szpalta lewa, wiersz 5 tabeli 2, zamiast 1.323, powinno być 1.523.

5) str 340, szpalta prawa, tabela 4, wiersz Wisła — Tczew, zamiast 19170, powinno być193170.

6) str 341, szpalta lewa, tabela 4, zamiast „Bug — Brześć“, powinno być „Muchawiec — Brześć“.

Kongres Techników Polskich

1—3 grudnia 1946 roku

w Katowicach

Wydziały elektryczne S. P. B.

Jednym z najpoważniejszych przedsiębiorstw budowlano-instalacyjnych w kraju, wykonywującym między innymi zlecenia Ministerstwa Komunikacji z dziedziny elektrotechniki, jest Społeczne Przedsiębiorstwo Budowlane, Centrala Gospodarcza Spółdzielni Budowlanych R. P.

S.P.B. posiada Oddziały we wszystkich miastach wojewódzkich; Wydziały Elektryczne są rozmieszczone w poszczególnych Oddziałach w taki sposób, że ich zasięg działania pokrywa się w zasadzie z terenami poszczególnych Zjednoczeń Energetycznych i Okręgowych Dyrekcji Kolei.

Wydziały elektryczne S.P.B. prowadzą wszelkie budowy i instalacje tak z dziedziny prądów silnych, jak i słabych.

W zakresie prac silnoprądowych wykonywa S.P.B. instalacje trakcyjne, dźwigowe oraz wszelkie urządzenia siły i światła w warsztatach kolejowych, garażach itp.; w dziale prądów słabych — wszelkie instalacje sieciowe, napowietrzne i kablowe.

Ostatnimi czasy S.P.B. wykonało lub wykonywa dla Ministerstwa Komunikacji m. in. na Śląsku sieci telekomunikacyjne długości około 150 km., oraz roboty na lotnisku szybowcowym w Zorach i to zarówno linię zasilającą 30 kV, jak wyciąg linowy oraz instalacje siły i światła.

W Warszawie w samym Ministerstwie przy ul. Chałubińskiego wykonano instalacje w maszynowni do ładowania akumulatorów oraz w toku są roboty w dwu parowozowniach na stacjach: Warszawa — Praga i Warszawa — Wschodnia.

Wykaz przybytków Biblioteki M. K.

CZĘĆ A. DRUKI KOMUNIKACYJNE

Komunikacja

I. Koleje

Ekonomia.

Tuczkewicz T. — Zadacznik po kalkulacji i analizu sebestoimomosti żeleznodorożnych perewozok. Moskwa 1940 s. 227 II. 5441.

Żeleznodorożnaja statistika. Moskwa 1939 s. 370. II. 5439.

Technika. Budowa i eksploatacja.

Babiczkow A., Egorczenko W. — Tjagowye rasczety. Moskwa 1940 s. 373. II. 5391.

Bartenew P. — Stancii i uzły. Moskwa 1945 s. 600. III. 2244.

Besser F. — Technische Einheit im Eisenbahnwesen. Berlin 1939 s. 54. II. 1757.

Durnowo P. — Organizacija remonta i spoderżanija puti. Moskwa 1945. cz. 1: s. 443, cz. 2: s. 353. II. 5443, II. 5444,

Eksplualacija ustrojstw swjazi. Moskwa 1944 s. 46. I. 615.

Gaunin J. — Tables pour le tracé des courbes de chemins de fer... Paris 1938. P. 1—2. II. 5413.

Karig J. — Neurere Stahlbrücken der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1934. s. 279. III. 2253.

Niederstrasser L. — Leitfaden für den Dampflokomotivdienst. Leipzig 1941. s. 491. II. 5435.

Radde R. — Technische Berechnungen für den maschinen und elektrotechnischen Dienst bei der Deutschen Reichsbahn. Wien 1944. s. 213. II. 5458.

Report of the Minister of War Transport. London 1946 s. 26. IV. 3523.

Szachunjanc G. — Osnownye voprosy putewogo chozjajstwa. Moskwa 1945. s. 64. II. 1716.

Walter Ż., Pawi Ż. — Ustrojstwo CSB. Moskwa 1941 s. 158. II. 5442.

Zalit N., Wulf W. — Czto nado znat' parowoznoj brigade o remonte parowozow. Moskwa 1945 s. 146. I. 251.

Zigaczew B. — Żiwaja błokirowka. Moskwa 1945 s. 16. I. 610.

Turystyka.

Instrukcja organizacyjna dla kierowników okręgów. Warszawa 1938 s. 11. II. 1783.

Fularski M. — Turystyka jako dział gospodarki narodowej. Warszawa 1935. s. 15. II. 1782.

Karpiński K. — Praca okręgu turystycznego i oddziału. Warszawa 1938. s. 19. II. 1784.

Leszczycki S. — Podhale jako region uzdrowiskowy. Kraków 1937. s. 51. II. 1402/1.

Leszczycki S. — Uzdrowiska Polski. Kraków 1939. s. 15. II. 1577/21.

Liga Popierania Turystyki, Warszawa 1933. s. 23. I. 642

Narodowe biuro podróży za granicą i w Polsce. Warszawa 1938. s. 22. II. 1785.

Sprawozdanie z działalności Studium turyzmu... Kraków 1937. s. 31. II. 1577/1.

Wawrzyniak H. — Organizacja oddziału. Warszawa 1938. s. 28. II. 1786.

Historia.

Entstehung des schlesischen Eisenbahnnetzes. Breslau 1942 s. 148. II. 5412.

Geschichte der Reichsbahndirektion Stettin. Stettin 1933 s. 80. II. 5419.

Lamalle U. — Histoire des Chemins de fer Belges. Paris 1930. s. 154. I. 359.

Marschall C. — One hundred years of railways. Derby 1930. s. 62. II. 1759.

Opisy.

Felman E. — Puti soobszczenija Czechosłowakii. Moskwa 1945. s. 61. II. 1715.

II. Drogi wodne.

Hapke F. — Der bautechnische Fachschulingenieur des Wasserbaues. Berlin 1943. s. 164. II. 5457.

Legun-Biliński A. — Wielka droga wodna Katowice — Kraków— Warszawa — Gdańsk. Warszawa 1934. s. 282. III. 2235.

Meister K. — Stettin und Nachbarhäfen s. 292—362. II. 5395.

Tillinger T. — W sprawie dróg wodnych. Warszawa 1936. s. 56. II. 1745.

Winkel R. — Angewandte Hydromechanik im Wasserbau. Berlin 1934. s. 84. II. 5454.

III. Lotnictwo

Aeroplane production year book and manual. London 1943. s. 564+573. II. 5409.

Bennet D. — The complete air navigation. London 1945. s. 380. II. 5410.

Renshaw J. — Airframe construction and repair. London 1943. s. 138. II. 5408.

Sargent E. — The Royal Air Force. London 1945 s. 812. I. 279

Wybrow S. — Electrical und wireles equipment of aircraft... London 1945. s. 189. II. 5411/3.

DRUKI NIEKOMUNIKACYJNE

Dzieła treści ogólnej

Bibligrafie

Whitaker's five-year cumulative book list 1939 — 1943. London 1945. s. 621. II. 5471.

Encyklopedia

The encyclopaedia Britannica. London. 1929 — 1938 T. 1 — 24. III. 2264.

Encyklopedia wojskowa. Warszawa 1931 T. 1—6. II. 5461.

Larousse de XXe siècle. Paris 1929—1933. T. 1—6. IV. 3038.

Małaja sowetskaja enciklopedija. Moskwa 1929—1932. T. 1—10. III. 2246.
Wielka ilustrowana encyklopedia powszechna. Kraków T. 1—20. II. 5500.

Słowniki

Chambers's etymological dictionary of the englisch language. London 1945. s. 685. I. 317.
Dictionnaire de l'Académie Francaise. Paris — 1932 — 1935 T. 1—2. IV. 3039.
Giedroyć Fr. — Polski słownik lekarski. Warszawa 1931 — 1933. T. 1—2. II. 5485.
Ippoldt J. — Słownik niemiecko-polski i polsko-niemiecki. Warszawa cz. 1—2. I. 314.
Kalina J. — Słownik podręczny francusko-polski i polsko-francuski. Warszawa 1933—1934. cz. 1—2. I.297.
Kierst W., Callier O. — Słownik angielsko-polski i polsko-angielski. Warszawa 1937. cz. 1—2. I. 321.
Segal L. — New complete russian english dictionary. London 1943. s. 1015. III. 2247.

Kalendarze. Informatory

Grzegorczyk P. — Diariusz Kultury polskiej 1945. Kraków 1946. s. 161—202. II. 1751.

Prawo

Izdebski Z. — Rzeka Odra. Katowice 1946. s. 38. II. 1748/2/1.
Makowski J. — Organizacja Narodów Zjednoczonych. Warszawa. 1946. s. 31. II. 1752.
Miszewski W. — Proces cywilny w zarysie. Warszawa. 1946. cz. 1. s. 303. II. 5447.
Nowiński, Warwa, Wiśniewski — Systematyczny przegląd ustawodawstwa Polski Odrodzonej. Warszawa 1946. s. 837. II. 515.
Reiss W. — Prawo adminisaracyjne w zarysie. Toruń 1946. cz. 1. s. 167. II. 5449.
Wymiar sprawiedliwości w odrodzonej Polsce. Warszawa 1946. s. 122. II. 5507.

Ekonomia. Finanse.

Aseńko J.—Analiza sprawozdań rachunkowych. Warszawa 1946. s. 46. II. 1769.
Bobrowski Cz. — Walka o chleb. Warszawa 1946. s. 24. I. 626/7.
Gede T. — Co nam dają ziemie zachodnie. Warszawa 1946. s. 38. II. 1760.
Górski Ł. — Problem kolonialny. Lublin 1939. s. 39. II. 1753.
Kozłowski P. — Problematyka gospodarki planowej. Kraków 1946. s. 43. II. 5256/5.
Marchut St. — Od surowca do fabrykatu. Kraków 1946. s. 132. II. 5460.
Maślanka M. — Niebiezpieczeństwo techniki i cywilizacja przemysłowa. Lwów 1937. s. 337. II 5506.
Rutkowski J. — Historia gospodarcza Polski. Poznań 1945. T. 1. s. 370. II. 5397.
Witowski J. — Obliczanie kosztów własnych. Łódź 1945. s. 208. II. 5470.
Wyczałkowski M. — Instytucje gospodarcze Narodów Zjednoczonych. Warszawa 1946. s. 64. II. 1775.

Organizacja pracy

Bajkowski A. — Elementy kosztów własnych. Warszawa 1939. s. 62. II.5196/1/4.
Bieńkowski St. — Zagadnienia gospodarski przedsiębiorstw. Kraków 1934. s. 62. II. 196/1/4.
Emerson H. — Dwanaście zasad wydajności pracy. Łódź 1946. s. 86. II. 5431.
Fayol H. — Administration industrielle et générale. Paris 1941. s. 151. II. 2256.
Kasiński M. — Nowoczesna organizacja zbytu. Warszawa 1939. s. 80. II. 5196/1,3.
Łada H. — Technika pracy biurowej. Warszawa 1946. s. 36. III 2566.
Schreiber L., Menzel M. — Nauka biurowości. Kraków 1944. s. 124. II. 5502.

Technika

Budownictwo. Architektura

Ballenstedt L. — Wzory i tablice do obliczeń statycznych w budownictwie. Poznań 1946. s. 315. III. 2245.
Barlitz K. — Wände im Hochbau. Berlin 1940. s. 176. II. 5440.
Briggs M. — Building to-day. London 1944. s. 112. II. 5427.
Doorentz R. — Schall- und Erschütterungschutz für Hochbauten. Berlin 1935. s. 62. II. 5456.
Ebinghaus H. — Der Hochbau. Nordhausen 1939. s. 1133. III. 2176.
Grundlagen des Stahlbaues. — Berlin 1942 .s. II. 5404/1.
Grundrisswerk. Stuttgart 1941. s. 348. III. 2239.
Marzyński S. — Kościoły warszawskie w ruinie i odbudowie. Warszawa 1946. s. 3. III. 2565.
Mielnicki S. — Materiały budowlane. Kraków 1946 s. 315. II. 5401, II. 5402.
Nechay J. — Przegląd wyrobów betonowych. Warszawa 1939. s. 163. II. 5407.
Puzyna S. — Fundamentowanie. Lublin 1945. cz. 1—2. IV. 3042.
Wagner A. — Lehrbuch für Maurer. Hannover 1941. T. 1, 3. II. 5433.
Werner L. — Fenster. Material. Berechnung. Eberswalde 1936. s. 144. III. 2238.
Żenczykowski W. — Budownictwo ogólne. 1939. T. 1 — 3. III. 2263.

Różne

Bach H. — Die Abwassereinigung. Müunchen 1934. s. 279. II. 5429.
Brożkiewicz P. — Chłodnictwo aprowizacyjne. Kraków 1946. s. 76. II. 5406.
Crelle A. — Rechentafeln welche alles multiplizieren und dividieren... Berlin 1944. k. 999. IV. 3036.
Dietrich F. — Die Gasheizung. Halle 1941. s. 100. II. 5426.
Freiwald — Heizungsanlagen Leipzig 1940. s. 136. II. 5423.
Goldstern W. — Dampfspeicheranlagen. Berlin 1933. s. 150. II. 5430.
Grabowski Z. — Budowa napowietrznych linii elektrycznych. Warszawa 1938. s. 268. I. 285/9.
Gumz W. — Kurzes Handbuch der Brennstoff- und Feuerungstechnik. Berlin 1942. s 447. II. 5451.
Maślanka M. — Niebiezpieczeństwo techniki. Lwów 1937. s. 337. II. 5506.
Reif. E. — Kleinkühlanlagen. 1937. s. 310. II. 5422.
Reyner J. — Modern radio communication. London 1945. vol 1. s. 332. I. 282.
Roessler J. — Der Haizungseinrichter. Leipzig 1938. s. 182. I. 5424.
Roessler J. — Wirkungsweise Aufbau und richtige Bedienung von Sammelheizungsanlagen. Leipzig 1937. s. 74. II. 5424.
Sosiński R. Podstawy elektrotechniki. Warszawa 1946 Cz. I s. 188 II. 5511
Willner M. Der Betrieb von Fernheizwerken. München 1941 s. 256 II. 5436.

Historia. Polityka

Bagiński W. Głosowanie ludowe. Kraków 1946 s. 54 I. 624.
Danielewski B. Niemcy rozgromione? Poznań 1946 s. 326 II. 5464.
Górski K. Państwo krzyżackie w Prusach. Gdańsk 1946 s. 295 II. 5003.
Hochfeld J. My socjaliści. Warszawa 1946 s. 297. II. 5513.
Knauff S. Wojna zaczęła się w Gdańsku. Warszawa 1946 s. 46. II. 1754.
Kostrzewski J. Prasłowiańszczyzna. Poznań 1946 s. 164. II. 5403.
Kraszewski T. Były i będą nasze. Poznań 1946 s. 32. II. 1763
Lehr-SpławińskiT. Słowianie południowi. Kraków 1946 s. 16 II. 1765/B/4.
Łużycom wolność. Poznań 1946 s. 76. II. 5467.
Niemcy i Zamojszczyzna 1939 — 1944. Zamość 1946 s. 183. III. 2251/3.
Orłowski W. Powrót nad Odrę. Katowice 1945 s. 23 II. 1761
Popiołek K. Trzecie powstanie śląskie. Katowice 1946 s. 215 II. 5396/2.
Tarnowski J. Jakie powinny być zachodnie granice Polski. Szczecin 1946 s. 15 II. 1770.
Zburzenie Warszawy. Katowice 1946 s. 319. II. 5479.

Geografia

Galon R. Dolina dolnej Wisły. Toruń 1935 s. 11. I. 349.
Sykulski J. Ilustrowany przewodnik po Jeleniej Górze i okolicy. Jelenia Góra 1946 s. 55. I. 637.
Sykulski J. Karpacz. Jelenia Góra 1946 s. 43. II. 1776.
Sykulski J. Piastowski zamek. Jelenia Góra 1946 s. 39 II. 1777.
Tarnowski J. Jakie powinny być zachodnie granice Polski. Szczecin 1946 s. 15. II. 1770.
Zaremba P., Piskorski Cz. Polski Szczecin. Szczecin 1946 s. 21 II. 1772.

Wydawca: Komitet Redakcyjny przy M. K. D-09675 **Redaktor: ob. Józef Olewiński**
Drukowane w Zakł. Graf. Spółdz. Wyd. „Książka" z odp. udz. w Łodzi, Piotrkowska 86, Tel.254-21.